

Doc 10136, A40-EX

اىكاو



الجمعية العمومية

الدورة الأربعون

مونتريال، ٢٤ سبتمبر – ٤ أكتوبر ٢٠١٩

اللجنة التنفيذية

التقرير ومحاضر الجلسات

اعتمده اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية
ونشر بموجب سلطة الأمانة العامة

Doc 10136, A40-EX

اىكاو



الجمعية العمومية

الدورة الأربعون

مونتريال، ٢٤ سبتمبر – ٤ أكتوبر ٢٠١٩

اللجنة التنفيذية

التقرير ومحاضر الجلسات

اعتمده اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية
ونشر بموجب سلطة الأمانة العامة

تتشر هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية
والروسية والصينية والفرنسية
منظمة الطيران المدني الدولي
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة موقع الايكاو على الرابط www.icao.int.

الدورة الأربعون، ٢٠١٩

الوثيقة **Doc 10136** – تقرير ومحاضر جلسات اللجنة التنفيذية
Order Number: 10136
ISBN 978-92-9265-668-3

© ICAO 2022

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام
لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل أو بأي وسيلة، دون الحصول على إذن كتابي
مسبق 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
8	..... جدول الأعمال
8	..... البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة..... (ورد هذا الموضوع في تقرير شفوي مقمّم إلى الجلسة العامة؛ ولا يوجد نص خطي في الجزء الأول من هذه الوثيقة)
9	..... البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و٢٠١٧ و٢٠١٨.....
9	..... البند ١٢: أمن الطيران - السياسة العامة
38	..... البند ١٣: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر
47	..... البند ١٤: برامج التسهيلات
65	..... البند ١٥: حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ...
88	..... البند ١٦: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات العامة والتوحيد القياسي.....
105	..... البند ١٧: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)
119	..... البند ١٨: تعدد اللغات في الإيكاو.....
121	..... البند ١٩: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها.....
126	..... البند ٢٠: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

130	..... البند ٢١: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
133	..... البند ٢٢: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية
136	..... البند ٢٣: برنامج المساعدة الفنية
140	..... البند ٢٤: التعاون الفني - السياسة العامة والأنشطة
149	..... البند ٢٥: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران
155	..... البند ٢٦: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

الجزء الثاني - محاضر الجلسات

الصفحة

164	..... محاضر الجلسة الأولى، الأربعاء، ٢٥/٩/٢٠١٩، الساعة ٩,٠٠
167	..... محاضر الجلسة الثانية، الخميس، ٢٦/٩/٢٠١٩، الساعة ٩,٠٠
199	..... محاضر الجلسة الثالثة، الخميس، ٢٦/٩/٢٠١٩، الساعة ١٤,٠٠
235	..... محاضر الجلسة الرابعة، السبت، ٢٨/٩/٢٠١٩، الساعة ١٤,١٥
275	..... محاضر الجلسة الخامسة، الأحد، ٢٩/٩/٢٠١٩، الساعة ٩,٠٠
313	..... محاضر الجلسة السادسة، الأحد، ٢٩/٩/٢٠١٩، الساعة ١٤,١٥
359	..... محاضر الجلسة السابعة، الاثنين، ٣٠/٩/٢٠١٩، الساعة ٩,٠٠
397	..... محاضر الجلسة الثامنة، الاثنين، ٣٠/٩/٢٠١٩، الساعة ١٤,٣٠
431	..... محاضر الجلسة التاسعة، الثلاثاء، ١/١٠/٢٠١٩، الساعة ٩,٠٠
457	..... محاضر الجلسة العاشرة، الأربعاء، ٢/١٠/٢٠١٩، الساعة ٩,٠٠
471	..... محاضر الجلسة الحادية عشرة، الأربعاء، ٢/١٠/٢٠١٩، الساعة ١٤,٠٠
485	..... محاضر الجلسة الثانية عشرة، الخميس، ٣/١٠/٢٠١٩، الساعة ١٥,٣٠
495	..... محاضر الجلسة الثالثة عشرة، الجمعة، ٤/١٠/٢٠١٩، الساعة ٩,٢٥
499	..... المرفق - قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية

الجدول الزمني للبنود التي ناقشتها اللجنة التنفيذية

تواريخ وأرقام الاجتماعات														
أكتوبر				سبتمبر										البند
٤ صباحاً ١٣	٣ مساءً ١٢	٢ مساءً ١١	٢ صباحاً ١٠	١ صباحاً ٩	٣٠ مساءً ٨	٣٠ مساءً ٧	٢٩ مساءً ٦	٢٩ صباحاً ٥	٢٨ مساءً ٤	٢٦ مساءً ٣	٢٦ صباحاً ٢	٢٥ صباحاً ١		
													X	١٠- الاشتراكات المتأخرة
				X								X		١١- تقارير المجلس السنوية المقدمّة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨
				X					X	X				١٢- أمن الطيران - السياسة العامة
				X					X					١٣- برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر
				X			X							١٤- برامج التسهيلات
			X					X						١٥- حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي- السياسات والتوحيد القياسي
	X	X	X				X	X						١٦- حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات العامة والتوحيد القياسي
X	X	X					X							١٧- حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)
				X								X		١٨- تعدد اللغات في الإيكاو
		X	X		X	X								١٩- زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
				X								X		٢٠- مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"
				X								X		٢١- خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
				X								X		٢٢- تعبئة الموارد والصناديق الطوعية
			X		X									٢٣- برنامج المساعدة الفنية
			X		X									٢٤- التعاون الفني - السياسة العامة والأنشطة
				X		X								٢٥- برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران
			X	X	X									٢٦- 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 الأربعين ١٣ جلسة خلال الفترة من ٢٤/٩/٢٠١٩ إلى ٤/١٠/٢٠١٩. وقد عُقدت الجلسات برئاسة رئيس الجمعية العمومية، السيد ناري ويليام سينغ (جامايكا).

وفود الدول ووفود المراقبين الممثلة

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

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

سري لانكا	باراغواي	لكسمبورغ
السودان	بيرو	مدغشقر
السويد	الفلبين	ماليزيا
سويسرا	بولندا	ملايف
تايلند	البرتغال	مالي
تيمور - ليشتي	قطر	مالطة
توغو	جمهورية كوريا	جزر مارشال
تونغا	جمهورية مولدوفا	موريتانيا
ترينيداد وتوباغو	رومانيا	موريشيوس
تونس	الاتحاد الروسي	المكسيك
تركيا	رواندا	موناكو
تركمانستان	سانت كيتس ونيفيس	منغوليا
توفالو	سانت لوسيا	مونتينيغرو
أوغندا	سانت فنسنت وغرينادين	المغرب
اوكرانيا	ساموا	موزامبيق
الإمارات العربية المتحدة	سان مارينو	ميانمار
المملكة المتحدة	المملكة العربية السعودية	ناميبيا
جمهورية تنزانيا المتحدة	السنغال	نيبال
الولايات المتحدة	صربيا	هولندا
اوروغواي	سيشيل	نيوزيلندا
أوزبكستان	سيراليون	نيكاراغوا
فانواتو	سنغافورة	النيجر
جمهورية فنزويلا البوليفارية	سلوفاكيا	نيجيريا
فيتنام	سلوفينيا	مقدونيا الشمالية
اليمن	جزر سليمان	النرويج
زامبيا	الصومال	عمان
زيمبابوي	جنوب أفريقيا	باكستان
	جنوب السودان	بالاو
	أسبانيا	بنما
		بابوا غينيا الجديدة

وحضر مراقبون من ٥٥ منظمة من المنظمات الدولية التالية، جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة:

- اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)
مصرف التنمية الأفريقي (AfDB)
وكالة مراقبة السلامة الجوية في أفريقيا الوسطى (ASSA-AC)
وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA)
الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)
المجلس الدولي للمطارات (ACI)
المنظمة العربية للنقل الجوي (AACO)
الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)
رابطة منظمات التدريب على الطيران الأفريقية (AATO)
هيئات الطيران المدني في أفريقيا ومدغشقر (AAMAC)
مجموعة عمل الطيران (AWG)
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)
الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA)
اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE)
المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
الاتحاد الأوروبي (EU)
مؤسسة سلامة الطيران (FSF)
رابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA)
هيرميس - منظمة النقل الجوي (HERMES)
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 (COSPAS SARTAT)
المجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين (IAOPA)
الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)
الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)
الاتحاد الدولي لرابطات الكترونييات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)

الاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)
الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA)
الاتحاد الجغرافي الدولي (IGU)
رابطة القانون الدولي (ILA)
المنظمة الدولية للاتصالات بالأقمار الصناعية المتنقلة (IMSO)
الجمعية الدولية للحفاظ على بيئة الصناعات النفطية (IPIECA)
منتدى النقل الدولي
الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)
لجنة الطيران المشتركة (IAC)
مؤسسة التدريب التابعة لسلطات الطيران المشتركة (JAA-TO)
رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA)
لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)
مكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)
منتدى جزر المحيط الهادئ
اللجنة الفنية اللاسلكية للطيران (RTCA)
الجمعية الدولية لمهندسي المحركات (SAE)
منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO)
الرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)
اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC)
الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA)
البنك الدولي (WB)
المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO)
فريق تنسيق المطارات على الصعيد العالمي (WWACG)

٤- وشارك رئيس المجلس، الدكتور أ. ب. أليو، والأمانة العامة، الدكتورة فانع ليو في جميع جلسات اللجنة. وعمل السيد ج. هوانغ مدير الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، أمينا للجنة، وعمل السيد ه. غوردجي نائباً لأمين اللجنة، فيما قام كل من: السيد م. بيلينه والسيد س. ب. كريم والسيدة ت. دي بودت والسيد أ. ديتشو والسيد ب. دجيبو والسيد د. غيندون والسيد ت. هاسيغاوا والسيدة جين هوبي والسيد إ. لاسوي والسيد س. لوفوايي والسيد ر. ماكفارلين والسيد ك. رادو والسيد ج. فارغاس والسيد ج. وان بدور أمناء مساعدين. وسجل محاضر الجلسات كل من: السيدة س. بلاك والسيدة أ. بورسيلينو والسيدة س. براونينغ والسيدة د. ج. كوبر والسيدة ج. بارك والأنسة ي. كي.

٥- وتُنشر محاضر الجلسات بالرمز A40-Min. EX/1-13

جدول الأعمال

- ٦- أحوالت الجلسة العامة البنود التالية إلى اللجنة التنفيذية للنظر فيها:
- البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة
- البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨
- البند ١٢: أمن الطيران - السياسة العامة
- البند ١٣: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر
- البند ١٤: برامج التسهيلات
- البند ١٥: حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي
- البند ١٦: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات العامة والتوحيد القياسي
- البند ١٧: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)
- البند ١٨: تعدد اللغات في الإيكاو
- البند ١٩: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
- البند ٢٠: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"
- البند ٢١: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
- المادة ٢٢: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية
- البند ٢٣: برنامج المساعدة الفنية
- البند ٢٤: التعاون الفني - السياسة العامة والأنشطة
- البند ٢٥: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران
- البند ٢٦: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية
- ٧- أُدرجت جميع الوثائق وأوراق العمل التي نظرت فيها اللجنة وفق بنود جدول الأعمال على موقع الجمعية العمومية للإيكاو على الإنترنت [.https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/wp.aspx](https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/wp.aspx)

البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨

١-١١ في الاجتماع الثاني للجنة التنفيذية، قدم رئيس المجلس لمحة عامة عن التقارير السنوية للمجلس المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨، والتقارير التكميلي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٩.

٢-١١ وفي سياق اللحة العامة التي قدمها رئيس المجلس، أبلغت اللجنة التنفيذية بأن المجلس كان نشطا بشكل خاص خلال هذه الفترة في تعزيز التغييرات والإنجازات التحويلية للمنظمة خلال الفترة الثلاثية الماضية، فيما يتعلق بجميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو ودعم الاستراتيجيات، وكذلك في تهيئة الإيكاو لكي تواجه على نحو إيجابي التحديات في المستقبل.

٣-١١ وأخيراً، أخذت اللجنة التنفيذية علماً بأن كل لجنة تم إنشاؤها خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية، ستقوم باستعراض أجزاء من التقارير السنوية التي تدخل في مجال اختصاص كل هيئة من الهيئات الفرعية وأنه يمكن أيضاً الحصول على النص الكامل لهذه التقارير، والذي سبق توزيعه على جميع الدول الأعضاء، وذلك على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو.

البند ١٢: أمن الطيران - السياسة العامة

١-١٢ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثالثة والرابعة، في موضوع السياسة العامة المتعلقة بأمن الطيران (AVSEC) مستندة في ذلك إلى تقرير المجلس بشأن تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep) (WP/25)، وبشأن نتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2) (WP/26). واستناداً إلى هذه المعلومات، نظرت اللجنة أيضاً في اقتراح المجلس بتحديث البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (WP/27)، وفي اقتراح تحديث قرار معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران وكذلك استراتيجية الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني (WP/28). وبالإضافة إلى ذلك، قدّمت الدول والمراقبون ٤٤ ورقة عمل: WP/112، و141، و148، و165، و171، و172، و178، و219، و221، و243، و248، و250، و251، و253، و254، و283، و285، و286، و315، و328، و344، و348، و355، و357، و373، و386، و394، و395، و400، و405، و427، و466، و473، و489، و490، و491، و494، و495، و517، و528، و532، و543، و567، و569.

٢-١٢ تتناول قطر في ورقة العمل WP/141 موضوع النهج التفاضلي المتّبع في إجراء الكشف الأمني على الركّاب والأشخاص غير الركّاب، ودعت إلى ضرورة القيام بمزيد من العمل من قبل فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP) لزيادة فعالية نظام الكشف الأمني وكفاءته.

٣-١٢ وتناقش الإمارات العربية المتحدة في ورقة العمل WP/148 الحاجة إلى تعزيز التعاون والتآزر بين الدول وأهميتهما فيما يتعلق بتبادل المعلومات الهامة في مجال أمن الطيران.

٤-١٢ وفي ورقة العمل WP/165، تسلّط اللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC) باسم الدول الأعضاء الأربعة والخمسين فيها الضوء على التحديات العالمية أمام الوفاء بالالتزامات المتصلة بمراقبة الجودة في مجال أمن الطيران، وتقترح تحسين برنامج مراقبة الجودة في مجال أمن الطيران وتنفيذه على نحو فعّال.

٥-١٢ وتوفر الوثيقتان WP/171 و WP/355 المُقدّمتان من كازاخستان والاتحاد الروسي، على التوالي، معلومات بشأن الأعمال التي قام بها مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلنطي والحاجة إلى تعزيز القوى العاملة في مجال أمن الطيران في مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلنطي.

٦-١٢ تقترح منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) في ورقة العمل WP/172 ترقية مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) إلى فريق خبراء تابع للإيكاو يخضع لسلطة مجلس الإيكاو، كما ينبغي وضع "مجموعة دراسة إطار الثقة" المُشكَّلة حديثاً بوصفها مجموعة عمل تابعة لفريق الخبراء الجديد هذا. وينبغي لفريق الخبراء المعني بتحصين الشبكة الإلكترونية والسلامة والأمن الإلكترونيين الذي أنشئ حديثاً أن يقوم بمناقشة واقتراح أي إرشادات وقواعد وتوصيات دولية جديدة لضمان اتساق وترابط جميع الأنشطة الإلكترونية في مجال الطيران التي تضطلع بها أفرقة خبراء الإيكاو وكذلك مختلف مجموعات الخبراء التابعة للإيكاو.

٧-١٢ أوضح اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) في ورقة العمل WP/178 الحاجة إلى اتخاذ إجراءات ملموسة على وجه السرعة لوضع تصنيفات أمنية واضحة ومتناسقة وشاملة، وأدوات عملية في الوقت المناسب للإبلاغ بفعالية عن الحوادث في مجال أمن الطيران.

٨-١٢ ويدعو المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء في ورقة العمل WP/219 إلى إنشاء كيان تابع للإيكاو وتحكمه الدول الأعضاء بدعم من قطاع الصناعة، بحيث لا يكون مُقيّداً بالهيكل التنظيمي الحالي للإيكاو. وينبغي أن تكون لدى هذا الكيان القدرة على ضمان التنسيق الفعّال لجميع أنشطة الأمن الإلكتروني على نطاق الإيكاو، وعلى الإدارة البيئية للأمن الإلكتروني مع التخصصات الأخرى بشكل مناسب، فضلاً عن تنسيق الأعمال التي تقوم بها أفرقة الخبراء ومجموعات الدراسة القائمة.

٩-١٢ وتدعو دولة الإمارات العربية المتحدة في ورقة العمل WP/221 مجتمع الطيران إلى العمل يداً في يد لمعالجة الأمن الإلكتروني. وتوصي بأن تعالج الإيكاو هذا الجانب متعدد الأبعاد من الأمن الإلكتروني، من خلال استحداث هيكل مناسب للأمن الإلكتروني، بما يتماشى وتعليمات المجلس لإجراء دراسة جدوى وتحليل للثغرات لأغراض الهيكل المقبل لبرنامج عمل الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني.

١٠-١٢ ويرى المجلس الدولي للمطارات (ACI) في ورقة العمل WP/243 أن فريق الخبراء المعني بالأمن الإلكتروني، إذا أُتيحت له الموارد المطلوبة، قد يستطيع معالجة بعض المسائل من خلال نطاق أوسع من الخبرة والتجربة بين أعضاء الفريق، خاصةً فيما يتعلق بالأمن الإلكتروني؛ واتباع نهج شامل لتقييم المخاطر، مع تطبيق منهجيات متفق عليها ومفهومة من قبل كل أصحاب الشأن، والاستفادة من التجربة الإقليمية والوطنية؛ والقدرة على تشكيل مجموعات عمل من أجل تكريس مزيد من الوقت والموارد لإعداد مواد إرشادية وبرامج، وبناء القدرات والمساعدة والتدريب، حسبما يكون ذلك ضرورياً؛ والنظر في مسائل الملاحة الجوية والسلامة والأمن معاً من خلال جهة واحدة.

١١-١٢ وتقر كندا، بالنيابة عن أستراليا وجامايكا واليابان ونيوزيلندا وسنغافورة ودولة الإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة ورابطة البريد السريع العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، في ورقة العمل WP/248 بأن دمج مبدأي التركيز على النتائج والاستناد إلى المخاطر في نسيج المنظمة وبرامجها الخاصة بأمن الطيران عملية معقدة ودائمة التغير. ومن أجل دعم الأهداف ذات الأولوية الواردة في الخطة العالمية لأمن الطيران، فإن تبادل هذه التجارب مع المجتمع العالمي ووضع أساليب ملموسة من أجل مزيد من الاعتراف بهذه الممارسات والمبادئ والسياسات وإدماجها أمر أساسي لتهيئة منظومة أمن طيران عالمية أكثر استدامة وابتكاراً.

١٢-١٢ أفاد المجلس الدولي للمطارات في ورقة العمل WP/250 بأن قطاع الصناعة يعمل على إجراء ابتكارات عاجلة في مجال أمن الطيران تتراوح بين التحسينات التراكمية والابتكارات "الاختراقية"، مثل إعادة التفكير كلياً في طريقة الكشف الأمني

للركاب من خلال برنامج الأمن الذكي. ومع إقرار المجلس الدولي للمطارات بأن الحلول سواء كانت تراكمية أم اختراقية تتطلب مناخاً مشجعاً على الابتكار، فإنه يقترح خطوات محددة يمكن أن تتخذها الدول الأعضاء والإيكاو لمساعدة قطاع الصناعة على معالجة التحديات المستقبلية الكبرى.

١٢-١٣ تشجع أستراليا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة في ورقة العمل WP/251 الدول على الدخول في ترتيبات تعاونية وتنفيذ ترتيبات أمنية شاملة من أجل زيادة استدامة نظام أمن الطيران من خلال تجنب الازدواج غير الضروري للضوابط الأمنية حيثما تقرر أن تكون متعادلة بحيث تكون متسقة مع إرشادات الإيكاو.

١٢-١٤ إن الأرجنتين وأستراليا وبلجيكا والبرازيل وكندا والصين وفرنسا وغامبيا وألمانيا وغانا وإيرلندا وإيطاليا واليابان والأردن وكينيا وهولندا ونيوزيلندا ونيجيريا وشمال مقدونيا والبرتغال وقطر ورومانيا والمملكة العربية السعودية وسيراليون وسنغافورة وسويسرا وتركيا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة ومجلس المطارات الدولي واتحاد النقل الجوي الدولي في ورقة العمل WP/253 توصي الدول وقطاع الطيران والإيكاو باتخاذ خطوات لدمج ثقافة الأمن في بيئة الطيران بما يتماشى مع النتائج ذات الأولوية للخطة العالمية لأمن الطيران، التي تشمل تنفيذ حملات لثقافة الأمن.

١٢-١٥ وعرضت جنوب أفريقيا في ورقة العمل WP/254 تجربة جنوب أفريقيا في معالجة عدد من الجرائم التي تؤثر في المسافرين جواً من خلال إنشاء هيكل تعاوني، وترى أن وكالة واحدة أو إدارة واحدة لا يمكن أن تتكبد مسؤولية حماية الطيران المدني من التهديدات.

١٢-١٦ وتعرض فرنسا من خلال ورقة العمل WP/283 تجربتها في ضمان وجود آلية تنسيق فعّالة في مجال الأمن الإلكتروني من خلال إنشاء مجلس أمن إلكتروني للنقل الجوي يقدم فعلاً نتائج رئيسية لحماية الطيران المدني ضد الهجمات الإلكترونية. وترى أن استراتيجية الإيكاو بخصوص هذه المسألة ستكون محل ترحيب وتشجيع، فضلاً عن إنشاء هيئة تعاونية عابرة للقطاعات ومكرسة لهذا الموضوع.

١٢-١٧ وتعرض الأرجنتين والبرازيل بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية من خلال ورقة العمل WP/285 تجارب بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، وتقترح هذه الوثيقة إنشاء منصة لمتابعة إنجازات خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران. كما تقترح تحديداً أن إنشاء منصة مشاركة عالمية يجري فيها إدراج كتالوج خريطة الطريق يمكن أن يكون مفيداً من أجل مساعدة الدول على إيجاد حلول لمشكلة الامتثال للقواعد القياسية المتعلقة بأمن الطيران.

١٢-١٨ تقر الولايات المتحدة في ورقة العمل WP/286 بالتقدم الإيجابي المُحرز بشأن النظام العالمي لأمن الطيران منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، غير أنها اقترحت أن تضع الدورة الأربعين للجمعية العمومية خطة لأمن الطيران لفترة الثلاث سنوات القادمة تكون أكثر طموحاً. وعلى وجه التحديد، فبينما حددت فترة الثلاث سنوات الماضية إطار العمل من خلال تطوير الخطة العالمية لأمن الطيران والأدوات ذات الصلة، فإنه يجب التركيز الآن على مجالات العمل والتنفيذ الفعّال والمراقبة والتحسين.

١٢-١٩ وفي ورقة العمل WP/315، تسترعي فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والأعضاء الآخرين في اللجنة الأوروبية للطيران المدني الانتباه إلى تجربة تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران في منطقة أوروبا، وتحث الإيكاو والدول وهيئات الطيران على الحفاظ على الزخم حتى يمكن لأهداف الخطة العالمية لأمن الطيران أن تتحول، دون تأخير، إلى نتائج عالمية حقيقية، ورفع المستوى العالمي لتنفيذ أمن الطيران.

٢٠-١٢ تناقش سنغافورة بالاشتراك مع الأرجنتين وأرمينيا وبلجيكا والبرازيل وكمبوديا وكندا والصين وفيجي وفرنسا وإيطاليا واليابان والأردن وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجزر مارشال وناورو ونيوزيلندا ونيجيريا وبالاو وبابوا غينيا الجديدة والفلبين والبرتغال والاتحاد الروسي والسنغال وسويسرا وتايلاند وترينيداد وتوباغو والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة في ورقة العمل WP/328 أهمية إنكاء الوعي بأمن الطيران لدى الوكالات والمنظمات الأخرى.

٢١-١٢ يقدّم الاتحاد الروسي في ورقة العمل WP/344 معلومات تتعلق بنهج متكامل لمواصلة تعزيز تحسين أنشطة المراقبة التي تضطلع بها الدول، باستخدام طرق جديدة تهدف إلى منع الأفراد من انتهاك متطلبات أمن الطيران وتعزيز ثقافة أمن الركاب.

٢٢-١٢ تقترح فنزويلا في ورقة العمل WP/348 أن تقوم الإيكاو بتصميم وتنفيذ شبكة من نقاط الاتصال المعنية بالأمن الإلكتروني، وذلك لتشجيع تطوير فهم مشترك فيما بين الدول الأعضاء للتهديدات والمخاطر الإلكترونية وللمعايير المشتركة من أجل تحديد مدى أهمية الأصول والنظم التي يجب حمايتها.

٢٣-١٢ وتشير فنزويلا في ورقة العمل WP/357 إلى خريطة طريق إقليمية لأقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي، وأيضاً لأمريكا الجنوبية لمعالجة التحديات التي تعترض سبيل تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، وتسترعي الانتباه إلى القيام إقليمياً بتطوير نظام تقييم لتحديد مستوى تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران.

٢٤-١٢ تعرض الصين في ورقة العمل WP/373 تجربتها في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وفي تنفيذ خريطة الطريق الإقليمية لآسيا والمحيط الهادئ، كما تقترح نشر نموذج لخطة وطنية لأمن الطيران.

٢٥-١٢ وتدعو فنزويلا في ورقة العمل WP/394 الجمعية العمومية إلى الاعتراف بأن الدول بحاجة إلى المزيد من المعلومات والمواد الإرشادية لمساعدتها على تنفيذ القواعد القياسية الدولية وتصميم الاستراتيجيات فضلاً عن تطبيق أفضل الممارسات في سبيل حماية نُظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحرجة من أفعال التدخل غير المشروع التي قد تهدد سلامة الطيران المدني.

٢٦-١٢ وتشدّد الجمهورية الدومينيكية في ورقة العمل WP/405 على الحاجة إلى استحداث نموذج للمصفوفات من أجل تحديد الأولويات والتواتر فيما يتعلق بالأنشطة الوطنية لمراقبة أمن الطيران. ويمكن استخدام هذه المصفوفات لتحديد الآليات والمنهجيات الخاصة بمراقبة الامتثال بشكل سليم ومنظم، وضمان تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني تنفيذاً فعالاً.

٢٧-١٢ وتوصي الولايات المتحدة في ورقة العمل WP/427 بأن تقوم الإيكاو بتشكيل لجنة فنية للمجلس تُعنى بمسائل الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية، وذلك حرصاً على إدارة هذه المسائل والتصدي لها بصورة مركزية وبنهج شمولي. وستتولى هذه اللجنة إدارة السياسة العامة وإدماج القواعد القياسية التي يطبقها قطاع الطيران في هذا المجال، مع العمل في الوقت ذاته على تقييم إمكان إعداد قواعد وتوصيات دولية فنية.

٢٨-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/112، تصف فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه نظام الرقابة الأمنية لدى الاتحاد الأوروبي الذي يتسق مع أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران. كما توجز الورقة الكيفية التي تطلب بها تشريعات الاتحاد الأوروبي المتعلقة بأمن الطيران، من خلال اللائحة التنظيمية (EC) رقم ٢٠٠٨/٣٠٠ بشأن القواعد المشتركة في مجال أمن الطيران المدني، وتشريعاتها التنفيذية، من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أن ترصد بانتظام جميع المطارات والمُشغّلين وغيرهم من الكيانات التي تطبق القواعد القياسية المتعلقة بأمن الطيران.

٢٩-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/386، تعرض لجنة الطيران المشتركة بين الحكومات مسار تنفيذ أحكام الخطة العالمية لأمن الطيران وخريطة طريق أمن الطيران لمنطقة أوروبا وشمال الأطلنطي.

٣٠-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/395، يعرض اتحاد النقل الجوي الدولي وجهات نظره بشأن الحاجة إلى إحراز تقدّم منسق، استباقي وملموس في الحصول على رؤية لمخاطر الأمن الإلكتروني في مجال الطيران وإدارة هذه المخاطر. ويدعم الإيكاو باعتبارها المنظمة الأكثر ملاءمة لدفع الحوار والعمل المتسق بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران على الصعيد العالمي.

٣١-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/400، تقدم الجمهورية الدومينيكية موجزاً للتقدّم المُحرَز فيما يتعلق بالتنظيم والتكنولوجيا ومراقبة الجودة والتدريب في مجال أمن الطيران والتعاون المُقدّم إلى النظام العالمي لأمن الطيران المدني، فضلاً عن اعتزام دعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٣٢-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/466، تشدد جمهورية إيران الإسلامية على أهمية أن تتضمن التعديلات المقبلة المزمع إدخالها على الملحق السابع عشر العناصر الحاسمة في النظام الوطني لمراقبة أمن الطيران.

٣٣-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/473، تُلقِي جمهورية إيران الإسلامية الضوء على ضرورة أن تعتمد الإيكاو قواعد شاملة ومُلزمة تنفذها الدول الأعضاء، بما في ذلك التصدي للتهديدات الأمنية التي تشكلها المركبات الجوية غير المأهولة على النحو الوارد في الملحق السابع عشر.

٣٤-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/489، تعرض فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) التقدّم المُحرَز بشأن تنفيذ خطة تحديث نظام أمن الطيران التي ينفذها مطار "سيمون بوليفار" الدولي.

٣٥-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/490، تعرض فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) تجربتها في وضع خطة عمل تسعى إلى تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، لا سيما تلك المتعلقة بالأمن الإلكتروني.

٣٦-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/491، تعرض الكاميرون التقدّم المُحرَز بشأن وضع وتنفيذ أدوات لتعزيز ثقافة الأمن في المطارات.

٣٧-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/494، تعرض الجمهورية الدومينيكية التدابير التي اعتمدها الدول فيما يتعلق بتحديد سمات موظفي أمن الطيران المعتمدين.

٣٨-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/495، تصف الجمهورية الدومينيكية القانون رقم ١١-١٨٨ الذي ينص على إطار تنظيمي لمقاضاة مرتكبي الجرائم ضد الطيران المدني الدومينيكي.

٣٩-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/517، تُبرز إندونيسيا الأهمية التي توليها إندونيسيا لأمن الطيران، وتعرض تجاربها في مجال تنفيذ برنامجها الوطني لأمن الطيران المدني.

٤٠-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/528، تقدمت فنلندا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ونيجييريا وقطر والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية، بنص في المرفق بورقة المعلومات يمكن أن يشكل الأساس لإعلان جديد بشأن أمن الطيران.

٤١-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/532، تصف قطر نهجها بشأن إدخال إرشادات وسياسة بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران في إطار البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

٤٢-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/543، توضح عُمان تجربتها في تحديث وتعديل التشريعات الوطنية وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر وللأحكام الأمنية الواردة في الملحق التاسع. وهي تشجع الدول الأعضاء على إنشاء آلية داخلية لضمان الامتثال للالتزامات الدولية المتعلقة بأمن الطيران والتسهيلات.

٤٣-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/567، تعرض الهند التقدم المُحرز بشأن تنفيذ نظام تسجيل ورصد الطائرات المُوجَّهة عن بُعد وبرنامجها الأمني في عام ٢٠١٨.

٤٤-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/569، تعرض الهند معلومات بشأن تنفيذ نظام التحريات الشخصية ذي المستويين الذي يستند إلى التحقق الدقيق من بيانات الاستدلال البيولوجي.

المناقشة

الأولويات الاستراتيجية لفترة الثلاث سنوات القادمة

٤٥-١٢ أفادت الأمانة العامة، في ورقة العمل WP/26، عن الإجراءات المتخذة نتيجة للتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2) الذي عُقد في مونتريال في شهر نوفمبر ٢٠١٨. ولاحظت اللجنة مع الارتياح ارتفاع مستوى مشاركة الدول/قطاع الطيران في هذا المؤتمر وفي تنفيذ توصياته. كما أعرب المندوبون عن تقديرهم للأمانة العامة للإيكافو لنجاحها في عقد هذا الحدث. وفي معرض استعراض نتائج هذا المؤتمر ومتابعة تنفيذ توصياته، فقد أيدت اللجنة جميع التوصيات الصادرة عنه، وأيدت الإجراءات التي اتخذها مجلس الإيكافو وأمانتها العامة. كما شجعت على مواصلة الاهتمام بالبنود التي لا تزال قيد التنفيذ، مثل: ضرورة استعراض الآلية الحالية للتسيق في مجال الأمن الإلكتروني، وتحديد أولويات الإيكافو في مجال أمن الطيران، والتشكيل المحتمل لإدارة أمن الطيران والتسهيلات.

٤٦-١٢ وبعد أن لاحظت اللجنة مع الارتياح أن الأمانة العامة قد أنجزت الكثير من الأعمال بشأن البنود الرئيسية من قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩، أكدت أهمية أن يكفل المجلس أن تواصل الكيانات المعنية (مثل فريق خبراء أمن الطيران) الاضطلاع بالعمل الذي يركز على أسس قرار المجلس ٢٣٠٩. ويشمل ذلك مجالات مثل: إدارة المخاطر والتوجيهات ذات الصلة بشأن الاستناد على تحديد المخاطر في وضع السياسات واتخاذ القرارات التشغيلية؛ والتكنولوجيا والتقنيات المبتكرة؛ ومراقبة الجودة والإشراف. وعلاوة على ذلك، فقد أعرب المندوبون عن ضرورة دراسة العملية التي يجري بموجبها وضع واعتماد القواعد القياسية الأمنية وأدوات الدعم ذات الصلة، بما في ذلك كيفية تمحيص السياسات، وتحديد تفاصيل النتائج الأمنية المرجوة، وتقييم الآثار.

الخطة العالمية لأمن الطيران

٤٧-١٢ وقدمت الأمانة العامة، في ورقة العمل WP/25، لمحة عامة عن الأنشطة الواسعة النطاق المضطلع بها لوضع وتنفيذ الإجراءات والمهام ذات الأولوية فيما يتعلق بالخطة العالمية لأمن الطيران.

٤٨-١٢ وأشيد بالجهود الرامية إلى التعجيل بتطوير الخطة العالمية لأمن الطيران وفقاً لطلب الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وأحيط علماً بتباين درجات التنفيذ في مختلف الأقاليم، وفي هذا السياق، حثت اللجنة الدول على مواصلة اتخاذ الإجراءات الرامية إلى التحسين، بما في ذلك تحقيق الأهداف العالمية، مع التسليم بأهمية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، والتحسينات الجارية فيه من أجل القياس الفعّال لمدى تنفيذ الخطة.

٤٩-١٢ وفيما يتعلق بالتنفيذ، فقد رحب المندوبون بالتجارب التي تقاسمتها الدول بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران. وكان هناك العديد من المقترحات التي تدعو الإيكاو إلى النظر في إنشاء منصة للإبلاغ عن التقدم في تنفيذ الإجراءات المنتق عليها ذات الأولوية والتدابير والمهام الواردة في الخطة العالمية لأمن الطيران وتبيان التقدم المحرز نحو غايات الخطة العالمية لأمن الطيران، ومنها على سبيل المثال إعداد موقع إلكتروني آمن لقاعدة بيانات الخطة العالمية لأمن الطيران يجري من خلاله تحديث المعلومات الواردة فيه كلما أُتحت بيانات ومواد جديدة. كما أبرزت اللجنة أهمية وضع بيان تحديدي للأنشطة الحالية في مجال بناء القدرات في مجال أمن الطيران بما ينطبق مع القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر — الأمن وأساليب الهجوم المحددة في وثيقة الإيكاو Doc 10108 — بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران. وأبرز المندوبون أيضاً الدور الهام الذي تؤديه المكاتب الإقليمية وأشادوا بما تقدمه هذه المكاتب من دعم استباقي إلى الدول الأعضاء في تسهيل تحقيق الأهداف العالمية والإقليمية من خلال تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران تنفيذاً فعّالاً.

٥٠-١٢ وفيما يتعلق بالتطور المستقبلي للخطة العالمية لأمن الطيران، أقرت اللجنة بأنه سيجري تنقيح الخطة باعتبارها "وثيقة متجددة" حسب الضرورة والملاءمة، وأيدت تحديد إطار زمني لهذا التنقيح كل ثلاث سنوات. وقد تناولت هذه التنقيحات كيفية تحسين الربط، حسب الاقتضاء، بين هذه الخطة وبين القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر — الأمن. ومع ذلك، فقد رأت اللجنة أنه يلزم إجراء مزيد من المناقشة للاقتراح الداعي إلى تضمين الطبعة القادمة من خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران أحكام متعلقة بالأمن من الملحق التاسع — التسهيلات.

السياسة التنظيمية

٥١-١٢ وفي معرض الإشارة إلى توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2)، وتماشياً مع النتائج ذات الأولوية للخطة العالمية لأمن الطيران والقرارات ذات الصلة الصادرة عن الجمعية العمومية للإيكاو وكذلك قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩، فقد وافقت اللجنة على أن المجتمع العالمي يمكن أن يستفيد من خلال تقاسم المعرفة فيما يتعلق بإدماج الممارسات والمبادئ والسياسات التي تؤدي إلى صنع قرار قائم على الأدلة ومستند إلى المخاطر. وتحقيقاً لهذه الغاية، فقد طلبت اللجنة أن ينظر فريق خبراء أمن الطيران في وضع أساليب واضحة للاعتراف بهذه الممارسات والمبادئ والسياسات وإدماجها في عمليات صنع القرار، حسب الاقتضاء، من أجل زيادة تعزيز فعالية أمن الطيران العالمي وكفاءته واستدامته. وأحاطت اللجنة علماً بالإجراءات الواردة في ورقة العمل WP/248 واعترفت بأن وضع التعديلات المقترحة على الملحق ١٧ — الأمن، الأحكام وأفضل الممارسات العملية، ينبغي أن يسترشد بهذه الممارسات والمبادئ والسياسات.

٥٢-١٢ علاوة على ذلك، فقد أعربت اللجنة عن تأييدها الواسع لتعزيز الابتكار في مجال أمن الطيران، ودعت الدول الأعضاء إلى التنسيق مع الشركاء من قطاع الطيران من أجل تسهيل التجارب التشغيلية للتكنولوجيات الجديدة والأساليب المبتكرة. وقد أُثير بشكل خاص موضوع تمييز المسافرين في تطبيق تدابير الكشف الأمني باعتباره تطوراً ممكناً لأنشطة الكشف الأمني عند النظر في اتباع نهج قائم على المخاطر ويركز على تحقيق النتائج في مجال أمن الطيران. بيد أن اللجنة أكدت أنه على الرغم من وجود وسائل امتثال بديلة، يمكن الاطلاع على بعضها في وثيقة الإيكاو Doc 8973 — دليل أمن الطيران، فإن تنفيذ التدابير الأمنية الأساسية يظل أمراً بالغ الأهمية لقوة نظام أمن الطيران.

الأمن الإلكتروني

٥٣-١٢ في سبيل مواصلة تعزيز اتباع نهج متسق ومتربط إزاء إدارة التهديدات والمخاطر الإلكترونية، فقد اقترح المجلس، في ورقة العمل WP/28، مشروع قرار بشأن أفضل السبل لمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني. ويهدف القرار إلى معالجة الأمن الإلكتروني من خلال اتباع نهج شامل وجامع وعملي يؤكد مجدداً الأهمية والطابع الملح لحماية نُظم البنى التحتية الهامة للطيران المدني وبياناتها ضد الهجمات الإلكترونية. كما يهدف إلى الحصول على التزام عالمي باتخاذ إجراءات من جانب الإيكاو والدول الأعضاء فيها والجهات المعنية في قطاع الطيران، وذلك بهدف العمل بشكل تعاوني ومنهجي على معالجة المسائل المتعلقة بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني والتخفيف من حدة ما يترتب على ذلك من تهديدات ومخاطر.

٥٤-١٢ وأثنى المندوبون على جهود الإيكاو وعلى عمل مجموعة الدراسات التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) فيما يتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني. وعلى وجه الخصوص، فقد رحبت الجمعية العمومية باستراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني وأقرتها، وشددت على أهمية وضع خطة عمل مستدامة وشاملة لتنفيذ هذه الاستراتيجية، فضلاً عن مواصلة العمل على وضع إطار قوي للأمن الإلكتروني. وفي محاولة لمواصلة تعزيز اتباع نهج متسق ومتناسك من أجل إدارة التهديدات والمخاطر الإلكترونية، فقد وافقت اللجنة على اعتماد قرار الجمعية العمومية بصيغته الواردة في المرفق (أ) بورقة العمل A40-WP/28 ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٩ بشأن "معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني". ووافقت اللجنة على تقديم القرار لكي تعتمده الجلسة العامة.

قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٢/١: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

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

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

وإذ تدرك أن التهديد الذي تُشكّله الهجمات الإلكترونية على الطيران المدني يتطور بشكل سريع ومستمر، وأن الجهات القائمة على التهديد تُركّز 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؛

وتُقرّر بأنّ 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؛

وتُقرّر بالسمة المتعددة الوجوه والتخصّصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وإذ تلاحظ بأن المخاطر الإلكترونية يمكن أن تؤثر بشكل متزامن على مجموعة واسعة من المجالات وتنتشر بسرعة؛

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

وبالنظر إلى أن "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) ستعزّز الإطار القانوني العالمي للتصدّي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني الدولي بوصفها جرائم وبالتالي من شأن مصادقة الدول على نطاق واسع على تلك المواثيق أن يضمن ردع هذه الهجمات ومعاينة مُرتكبيها في أي مكان تحدّث من أنحاء العالم؛

وإذ تُعيد التأكيد على الأهمية والطابع المُلح لحماية نُظم البنى التحتية الهامة للطيران المدني وبياناتها من الهجمات الإلكترونية؛

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

وإذ تُقرّر بعمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني، والتي قدمت مساهمة كبيرة إلى شكل استراتيجية الأمن الإلكتروني من خلال الربط بين خصائص الأمن والسلامة للأمن الإلكتروني؛

وإذ تقرّر بأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمي والإقليمي والوطني من أجل تعزيز الاتساق العالمي وضمان قابلية التشغيل البيئي الكامل لتدابير الحماية ونُظم إدارة المخاطر؛

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

إن الجمعية العمومية تُقرّر ما يلي:

(أ) **حث** الدول الأعضاء والإيكاو على التشجيع على الاعتماد والتنفيذ على المستوى العالمي "لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) كوسيلة للتصدّي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني؛

(ب) **مناشدة** الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية لمكافحة الهجمات الإلكترونية ضدّ الطيران المدني:

- (أ) تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني؛
- (ب) تحديد التهديدات والمخاطر من الهجمات الإلكترونية المحتملة على عمليات الطيران المدني والمنظومات الحيوية، والعواقب الوخيمة التي يُمكن أن تتجم عن هذه الهجمات؛
- (ج) تحديد مسؤوليات الوكالات الوطنية والجهات المعنية بقطاع الطيران فيما يتصل بالأمن الإلكتروني في الطيران المدني؛
- (د) تشجيع التوصل إلى تفاهم مشترك فيما بين الدول الأعضاء بشأن تهديدات ومخاطر الأمن الإلكتروني، وإلى معايير مشتركة لتحديد مدى أهمية الأصول والمنظومات التي يتعين حمايتها؛
- (هـ) تشجيع التنسيق بين الحكومات وقطاع الطيران فيما يتعلّق باستراتيجيات الأمن الإلكتروني للطيران والسياسات والخطط في هذا الشأن، فضلاً عن تبادل المعلومات للمساعدة في تحديد أوجه الضعف الأساسية التي يتعين معالجتها؛
- (و) 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؛
- (ز) 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 نُظُم إدارة الأمن الإلكتروني؛
- (ح) تشجيع ثقافة قوية وشاملة في مجال الأمن الإلكتروني ضمن الوكالات الوطنية وعبر قطاع الطيران؛
- (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 تتال من سلامة الطيران المدني؛
- (ي) رسم السياسات وتخصيص الموارد عند الاقتضاء لضمان تأمين هياكل المنظومات من حيث التصميم، بالنسبة لنُظُم الطيران الهامة، وتعزيز هذه النُظُم وتأمين أساليب نقل البيانات وضمان نزاهة وسرية البيانات وأساليب رصد النُظُم واكتشاف الهجمات وإجراء تحليل جنائي للهجمات الإلكترونية؛
- (ك) التعاون في وضع إطار عام للأمن الإلكتروني في الإيكاو وفقاً لنهجٍ شاملٍ وجامعٍ وعملي يتضمّن الملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وعمليات الطائرات وصلاحيات الطائرات للطيران وغيرها من التخصصات اللازمة.

٣- تكليف الأمانة العامة بالقيام بما يلي:

- (أ) وضع خطة عمل لدعم الدول وقطاع الطيران فيما يخص اعتماد استراتيجية الأمن الإلكتروني؛
- (ب) مواصلة التأكد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني بشكل شامل من خلال الآليات المناسبة وفقاً لروح الاستراتيجية.

١٢-٥٥ واعترافاً بضرورة مواصلة عمل مجموعة الدراسات التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) بطريقة أكثر اتساقاً بالطابع الرسمي بما يتيح التنسيق المنظم مع أفرقة خبراء الإيكاو الأخرى، فقد رحبت اللجنة بمختلف المقترحات المتعلقة بهياكل الإدارة في مجال الأمن الإلكتروني التي تهدف إلى التنسيق الفعال من أجل أنشطة الأمن الإلكتروني على نطاق الإيكاو، وضمان اتباع نهج متعدد التخصصات إزاء الأمن الإلكتروني، وتعزيز تبادل المعلومات. وناقشت اللجنة المعايير المناسبة التي يمكن أن يركز عليها هيكل الإدارة الرشيدة، بما في ذلك: الشفافية في جميع ميادين الطيران؛ وجعل عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة والمعنية بالأمن الإلكتروني ومجموعة دراسة إطار الثقة تحت رعاية بنية شاملة؛ واتساق جميع الملاحق مع الاتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي؛ وتولي الدول الإدارة وضمان مشاركة أصحاب المصلحة في قطاع الطيران؛ وإبقاء عد الخبراء بمستوى معقول. وبناءً على ذلك، فقد كلفت اللجنة الإيكاو بإجراء دراسة جدوى وتحليل للثغرات بشكل سريع لكي ينظر فيها المجلس من أجل تحديد أنسب هيكل لإدارة الأمن الإلكتروني وآلية تنسيق من أجله، مع أخذ المعايير المذكورة في الاعتبار.

١٢-٥٦ ورحبت اللجنة بتجارب التنفيذ التي تعرضها الدول وقطاع الطيران، وأقرت بأهمية تبادل المعلومات والإرشادات من أجل جميع الأطراف المعنية. ولذلك ينبغي للإيكاو أن تكفل استمرار التطوير الجاري حالياً لشبكة جهات الاتصال المعنية بالأمن الإلكتروني، فضلاً عن مواصلة صيانة وتحديث قاعدة بيانات الأمن الإلكتروني.

التعاون والعمل المشترك

١٢-٥٧ في معرض النظر في الحاجة إلى زيادة التعاون والعمل المشترك بين الدول على النحو الذي دعت إليه بعض الدول الأعضاء، فقد أيدت اللجنة توصية المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2) المتعلقة بالترتيبات الأمنية الشاملة بين الدول المتشابهة في الأوضاع استناداً إلى الاعتراف بأن نظام أمن الطيران يحتاج إلى تكافؤ التدابير الأمنية من خلال زيادة الكفاءة واستخدام الموارد على نحو أكثر فعالية. ولذلك، فقد شجعت اللجنة الدول على إبرام ترتيبات تعاونية وتنفيذ ترتيبات أمنية شاملة من أجل تعزيز استدامة نظام أمن الطيران عبر تقادي الأزواج غير الضروري للضوابط الأمنية بما يتسق مع الإرشادات الواردة وثيقة الإيكاو Doc 8973 — دليل أمن الطيران، وتقييم المخاطر ذات الصلة.

١٢-٥٨ وفي حين أن الترتيبات الأمنية الشاملة قد تشكل تحدياً أمام انخراط بعض الدول فيها، فإن اللجنة اعترفت بوجود نهج أخرى لتحقيق مزيد من الكفاءة في أمن الطيران. وتشمل هذه النهج تعزيز العمل التعاوني بين الدول وفيما بين الوكالات الحكومية والجهات المعنية بالطيران عن طريق ترتيبات تتعلق بتقاسم المعلومات، والاتفاقات المتعددة الأطراف (مثل مذكرات التفاهم)، وآليات التعاون. وفي هذا الصدد، رحبت اللجنة بالمبادرة التي اتخذتها إحدى الدول الأعضاء، وشجعت الدول الأخرى على مواصلة استكشاف نهج وترتيبات تعاونية مماثلة.

١٢-٥٩ انطلاقاً من مراعاة الهدف الثاني ذي الأولوية من الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، وهو ترسيخ ثقافة الأمن وتطوير القدرات البشرية، اتفقت اللجنة على أن إنشاء ثقافة أمن قوية وشاملة أمر ضروري لضمان الفعالية في تنفيذ تدابير أمن الطيران وتحقيق استدامتها على المدى الطويل. وللعوامل البشرية دور حاسم في تخفيف التهديدات التي تواجه الطيران المدني. ويؤدي نشر ثقافة أمن إيجابية إلى تثقيف الموظفين بشأن تهديدات أمن الطيران وتأثيرها ويساعد على تخفيف التهديدات الداخلية والتهديدات الخارجية على حد سواء، إذ يصبح الموظفون قادرين على التفكير والتصرف على نحو يتسم بمزيد من الوعي إزاء الأمن وعلى تحديد أوجه السلوك أو الأنشطة التي تثير القلق والإبلاغ عنها. وهذا بدوره يؤدي إلى شعور جميع الموظفين في أوساط الطيران المدني بأنهم يضطلعون بدور حاسم في نظام الأمن. وأقرت اللجنة بأن النجاح في إقامة ثقافة أمن يوجب على الجهات المعنية تعزيز أمن الطيران لدى جميع الوكالات المشاركة في الطيران المدني، ومن ثم دعم المبادرات التي طرحتها عدة

دول أعضاء، والتي تشجع الدول ومنظمات قطاع الطيران على تطوير ثقافة الأمن وبرامج التوعية لدى جميع الجهات المعنية بالطيران المدني. بالإضافة إلى ذلك، يتطلب تطوير ثقافة الأمن أيضاً دعماً وتوجيهاً من القيادة العليا لإدراج مبادئ أمن الطيران في جميع جوانب عمليات الطيران المدني.

١٢-٦٠ وأقرت اللجنة أيضاً بأنه يجب تحويل الدعم السياسي لثقافة الأمن إلى إجراءات عملية ورحبت بالمبادرات المختلفة التي عرضتها الدول الأعضاء لإعداد وتنفيذ حملات تسلط الضوء على أهمية الأمن في المطار ومحيطه. وبناءً على توصية المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران التي دعيت فيها الدول وقطاع الطيران إلى اتخاذ خطوات عملية لوضع برامج لثقافة الأمن، مثل الحملات الرفيعة المستوى، أيدت اللجنة إعداد المنشورات الإعلانية والملصقات وحلقات العمل والإحاطات والنشرات، وغيرها من آليات التواصل ذات الأهداف المحددة من أجل إدراج الوعي بشأن أمن الطيران في جميع عمليات الطيران المدني. وإضافة إلى ذلك، أشارت اللجنة إلى أهمية ما قدمته الدول وقطاع الطيران من أدوات عملية للإبلاغ عن حوادث الأمن وتدريب متكرر للتوعية في مجال الأمن على حد سواء. وطلبت اللجنة من الإيكاو أن تواصل العمل على وضع أدوات لتعزيز الوعي الأمني وثقافة الأمن، وأن تجعل من هذا المسعى أولوية وأن تعلن عام ٢٠٢٠ "سنة لثقافة الأمن".

أنشطة المراقبة الوطنية

١٢-٦١ أكدت اللجنة الأهمية البالغة لمراقبة الجودة من أجل تحقيق الاستدامة في أمن الطيران. ونظراً إلى التحسينات الضرورية في مجال مراقبة الجودة، طبقاً لما ذكر في برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، كان هناك إجماع واسع بين المندوبين على أنه ينبغي تشجيع الدول على إعطاء الأولوية لتخصيص الموارد الكافية ووضع ترتيبات تنظيمية مناسبة لضمان التنفيذ الفعال لأنشطة مراقبة الجودة.

١٢-٦٢ فضلاً عن ذلك، أحاطت اللجنة علماً بضرورة مساعدة الدول في تحديد أولويات أنشطة المراقبة وتواترها وأوصت بأن ينظر فريق خبراء أمن الطيران في تضمين برنامج عمله مسألة وضع مواد إرشادية في هذا الشأن.

تعزيز التنفيذ الإقليمي

١٢-٦٣ أقرت الجمعية العمومية بالدور الهام الذي تضطلع به مكاتب الإيكاو الإقليمية في مساعدة الدول الأعضاء على معالجة القضايا والتحديات المشتركة فيما يخص تنفيذ الملحق التاسع - التسهيلات والملحق السابع عشر - الأمن، والخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، وخطط العمل التصحيحية، وتيسير بعثات المساعدة، ودعم اجتماعات المجموعات الإقليمية، والمساعدة في معالجة القضايا الأخرى الخاصة بكل إقليم من أقاليم الإيكاو. وفيما يتعلق بمستوى التوظيف في مكاتب الإيكاو الإقليمية هذه، قررت الجمعية العمومية أنه ينبغي أن يستند إلى الاحتياجات وأن يُترك البت فيه لتقدير الأمانة العامة التي ستأخذ في الاعتبار مستويات التنفيذ في الإقليم.

قرارات الجمعية العمومية وإعلانها بشأن أمن الطيران

١٢-٦٤ في ورقة العمل WP/27، يقترح المجلس إدخال تنقيحات على القرار A39-18 ليعكس التطورات التي طرأت في مجال أمن الطيران منذ الدورة الماضية للجمعية العمومية وليوفر التوجيه في مجال سياسة أمن الطيران للدول الأعضاء وللايكاو فيما يخص الفترة الثلاثية القادمة. وحظي نص القرار المنقح بتأييد واسع النطاق واعتبر ملائماً لاعتماده، ومن المزمع أن يستعرضه بعد ذلك فريق خبراء أمن الطيران مرة أخرى قبل الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

٦٥-١٢ ونظرت اللجنة في مشروع الإعلان بشأن أمن الطيران، الذي اقترحتة بعض الدول الأعضاء، بما فيها الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، كوسيلة لإظهار الإرادة السياسية للدول فيما يخص تعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم. ورأى المندوبون أن من المهم أن يعكس مشروع الإعلان التطورات المهمة التي حدثت في مجال أمن الطيران خلال السنوات الثلاث الماضية، وأن يراعي الدور الحاسم الذي تضطلع به الإيكاو في الجهد المبذول على الصعيد العالمي من أجل حث مجتمع الطيران المدني الدولي على مواصلة تعزيز أمن الطيران.

٦٦-١٢ ولدى إكمال اللجنة عملها بشأن هذا البند من جدول الأعمال، اتفقت على أن تقدم "بياناً موحداً منقحاً بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران"، مع مراعاة التعليقات الواردة. كما أعربت اللجنة عن تقديرها لجنوب أفريقيا على قيادتها فريق الصياغة المسمى "أصدقاء الرئيس" الذي كلفته اللجنة بتنقيح نص الإعلان العالمي بشأن أمن الطيران، الذي سيحل الآن محل الإعلان السابق المعتمد في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو (٢٠١٠). ويمكن الاطلاع على هذا الإعلان الجديد بعد قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٢/٢ بوصفه القرار ٤٠-١٢/٣.

قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٢/٢: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران"

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

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت في قرارها ٣٩-١٨ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بياناً موحداً بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ح) بالقرار ٣٩-١٨، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية:

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛

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

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-١٨.

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 الأمن والمنظم؛

ولما كان الطابع المتغير لتهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها تلك التي تشكلها الأجهزة المتفجرة المخبأة والهجمات في المنطقة المفتوحة للجمهور، وأسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانبادز) وغيرها من نظم الصواريخ أرض-جو والتهديدات الكيميائية وشن الهجمات باستخدام نظم الطائرات الموجهة عن بعد واستغلال استخدام الشحن الجوي لأغراض إرهابية والهجمات الإلكترونية وغيرها من من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، بما فيها بشكل خاص تطوير التهديدات من الداخل، تؤثر تأثيرا ضارا وخطيرا على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوّض 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؛

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

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

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

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؛

وتضع في اعتبارها قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦) ورقم ٢٣٩٥ (٢٠١٧) ورقم ٢٣٩٦ (٢٠١٧) فيما يتعلق بالأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية؛

وتسلم بأن المشاورات العالمية وجهود التواصل مع الدول الأعضاء لإعداد وتنقيح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران قد تكللت بالنجاح باعتماد المجلس لهذه الخطة في نوفمبر ٢٠١٧؛

وتسلم بالدعم القوي الذي تحظى به الخطة العالمية لأمن الطيران والجهود المستمرة التي تبذلها الدول لتنفيذ الخطة منذ تم اعتمادها من أجل تنفيذها؛

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

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

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

وتذكر بأهمية أن تقوم الدول ببلورة رؤية شاملة لأمن الطيران ومجالات الطيرات الأخرى، مع الحفاظ على التنسيق الفعال بين مختلف هيئاتها بما يضمن مراعاة جميع المعلومات ذات الصلة بالموضوع، وتقييم عواقب أي تدابير يتم اتخاذها بشأن أنشطة الطيران المدني، لاسيما بشأن سلامة 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 أي هجوم على المطارات المدنية باستخدام الصواريخ البالسيتية أو الطائرات المسيّرة، وإساءة 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- تناشد 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، وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة؛

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

- ٨- تُقرّ بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران وتطلب إلى المجلس ضمان الاستدامة طويلة الأجل لبرنامج أمن الطيران في المنظمة في سياق ميزانية البرنامج العادي؛
- ٩- تحث جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران من خلال التبرعات في شكل موارد بشرية ومالية خارج الأنشطة الممولة في إطار البرنامج العادي؛
- ١٠- تعرب عن تقديرها لفريق خبراء أمن الطيران لإسراعه في إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران وعرضها على المجلس للموافقة عليها بالتشاور مع الدول الأعضاء والجهات المعنية؛ بحلول النصف الثاني من عام ٢٠١٧؛
- ١١- تكلف المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران عند إدخال تنقيحات على الخطة بما يضمن أن تعكس الأهداف والغايات الواضحة والجماعية لأمن الطيران، أن تستند إلى المؤشرات الملموسة والقابلة للقياس لتوجيه الإيكاو والدول والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛
- ١٢- تحث جميع الدول الأعضاء على المشاركة بفعالية في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق مقاصد وأهداف وغايات وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران 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) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، و"البروتوكول بشأن قمع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل للاتفاقية بشأن قمع أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني" (مونتريال، ١٩٨٨)، فضلا عن "اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها" (مونتريال، ١٩٩١)، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠)، و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بيجين، ٢٠١٠)، و"بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤)، 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

١ أصبحت "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠) سارية المفعول في عام ٢٠١٨.

المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠)، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠)، وبروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (مونتريال، ٢٠١٤)^٢ تحثها على الانضمام إليها؛

٢- **تناشد** 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، و**تناشد** 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 المكمل لاتفاقية مونتريال، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وبروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات"، و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها"، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه الموثيق؛

(ب) إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

^٢ يمكن الاطلاع على قوائم الدول الأطراف في موثيق أمن الطيران القانونية على موقع الإيكاو www.icao.int تحت عنوان:

المرفق (ج)

تنفيذ تدابير الأمن الفنية

لما كانت حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع تتطلب من المنظمة ومن دولها الأعضاء ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ إجراءات إيجابية للحماية؛

ولما كانت هناك حاجة واضحة 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 التنفيذ الفعال لإجراءات الأمن التي تنادي 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 كان غرس ثقافة أمنية مُحكمة في أوساط جميع العاملين، في مجال الأمن وخارجه، وعلى جميع المستويات، شرطاً أساسياً لتهيئة بيئة أمنية فعالة ومستدامة؛

ولما كانت التكنولوجيا والابتكارات في العمليات والتدريب المناسب مطلوبة لتحقيق أمن الطيران الفعال والكفؤ وتدابير التسهيلات، وفي تعريف مستقبل نظم التفتيش الأمني؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة وقائمة على المخاطر وقابلة للاستمرار من الناحية التشغيلية 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- تحث المجلس على أن يقوم باعتماد القواعد القياسية من أجل تعزيز التصدي للتهديدات من الداخل؛

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

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

٥- تحث الدول الأعضاء على أن تتخذ بالكامل وبشكل مستدام أحكام الملحق السابع عشر "الأمن" والأحكام المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع "التسهيلات"، من أجل تعزيز 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) والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني المقيد الدخول؛

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

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

٨- تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ خطوات لإعداد وتطبيق برامج للثقافة الأمنية والوعي الأمني وتنفيذ هذه البرامج في جميع الأوساط المعنية ضمن بيئة الطيران؛

٩- تشجع الدول الأعضاء ومنظمات القطاع التي تستثمر في وضع استراتيجيات للأمن الإلكتروني على مواصلة العمل على إعداد استراتيجية شاملة للأمن الإلكتروني ووضع آليات لتحديد المخاطر وإدارتها، بما يشمل تبادل ما يناسب من معلومات تتعلق بالأمن الإلكتروني؛

١٠- تشجع الدول الأعضاء على تطبيق رقابة فعالة على جميع جوانب نُظُمها الخاصة بأمن الطيران لضمان تنفيذ الإجراءات الأمنية بصورة فعالة ومستدامة؛

١١- 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) استخدام التكنولوجيات الحديثة لكشف المواد ممنوعة ولمنع حمل مثل هذه المواد على متن الطائرات مع احترام خصوصية الأفراد وسلامتهم؛

(د) تعريف تدابير الأمن القائمة على المخاطرة والمناسبة للتهديدات والمتناسبة معها والفعالة والتي تنسم بالكفاءة وتعدد المستويات الممكنة تشغيلياً والمستدامة اقتصادياً وتشغيلياً، وتأخذ في الاعتبار التأثير على الركاب والإتجار المشروع؛

(هـ) 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 ومستدام؛
- ٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة الإمداد في أمن الشحن الجوي والبريد، إذا كان ذلك مناسباً؛
- ٤) إنشاء وتعزيز الإشراف ومراقبة الجودة على أمن الشحن الجوي والبريد؛
- ٥) الاشتراك في جهود تعاونية ثنائية ومتعددة الأطراف لتنسيق التدابير الرامية إلى تعزيز وانسجام أمن الشحن الجوي والبريد وتأمين سلسلة الإمداد العالمية الشحن 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؛

(و) إيلاء الاهتمام لسوء الاستخدام المحتمل لنظم الطائرات الموجهة عن بُعد وتطبيق التدابير الأمنية لمنع استخدامها في أفعال التدخل غير المشروع؛

(ز) ضمان إجراء عمليات تقييم التهديدات والمخاطر التي تواجه الطيران المدني ضمن أراضيها ومجالها الجوي، وضمان أن تقدم الدول المعلومات إلى الجهات المعنية في الوقت المناسب بشأن جميع المخاطر المحتملة بالنسبة إلى الطيران المدني.

(ح) 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 قدر الإمكان خلق مواطن ضعف من 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 ما يلي:

(ط) ضمان حماية الطيران المدني ضد الهجمات والتهديدات الإلكترونية؛

(ي) معالجة الخطر الذي تشكله الجهات من الداخل من خلال استغلال الموظفين وحق دخول المناطق المأمونة والمعلومات الأمنية الحساسة.

١٢- **تناشد** الدول الأعضاء أن تحسن استخدامها لآليات تبادل المعلومات، ولا سيما بيانات آلية المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجل أسماء الركاب (PNR) التي يقدمها الناقلون الجويون، لتعزيز أمن الطيران والتقليل من الخطر على الركاب، مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية؛

١٣- **تدعو** الدول الأعضاء إلى دعم أعمال الإيكاو بشأن إعداد وتنفيذ قاعدة قياسية خاصة بسجل أسماء الركاب (PNR) والمساهمة في تلك الأعمال وفقاً لقرار مجلس أمن الأمم المتحدة رقم ٢٣٩٦؛

١٤- **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؛

١٥- **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؛

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

(أ) أن تتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر — "الأمن" والملحق التاسع — "التسهيلات" متوافقة ومكملة لبعضها؛

(ب) 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؛

(ج) أن تواصل دعم تعاون فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة؛

(د) أن تعزز تطوير عمليات الاعتراف المتبادل بغرض مساعدة الدول على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن الشاملة، التي تعترف بتبادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، وذلك وفقاً للشروط المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها؛

(هـ) 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؛

١٧- **تطلب** من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بتحديث وتعديل دليل أمن الطيران للإيكاو (Doc 8973) على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة لمساعدة الدول الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٨- **تطلب** من المجلس أن يبلغ الأمانة العامة وفريق خبراء أمن الطيران أن يضمننا الاستعراض الدوري والتحديث لبيان الإيكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر (Doc 10108)، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن تتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في تطوير تقييماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقييمات القائمة على الأخطار مع أي توصيات لاعتماد تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة في الملحق السابع عشر أو في أي وثيقة أخرى من وثائق الإيكاو.

١٩- **تطلب** من المجلس أن يبلغ الأمانة العامة وفريق خبراء أمن الطيران ليضمننا مجالات الخبرة الملائمة في تقييم مخاطر أمن الطيران وفي إعداد القواعد والتوصيات الدولية، والمواصفات، والمواد الإرشادية والوسائل الأخرى لمعالجة مسائل أمن الطيران، بما في ذلك التنسيق مع فرق الخبراء الأخرى؛

٢٠- **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)

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 ٣٩-١٨؛

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

ولما كانت الدول الأعضاء ملتزمة بالامتثال للقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق السابع عشر "الأمن" والأحكام المتعلقة بالأمن المنصوص عليها في الملحق التاسع "التسهيلات"؛

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؛

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

وتضع في اعتبارها بأن نتائج التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) تساهم كثيراً في فهم وضعية أمن الطيران على المستويين العالمي والإقليمي وعلى مستوى فرادى الدول؛ واعتماد "الخطة العالمية لأمن الطيران" على البيانات المجمعة بخصوص "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وذلك للتأكد من تلبية الدول للمستويات المستهدفة للأمن؛

وتسلم بأن التنفيذ الفعال من جانب 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 المقّمة 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؛

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

وتذكر بأن الجمعية العمومية قد طلبت من المجلس في دورتها التاسعة 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 كمدققي البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل للقيام بعمليات التدقيق، وكذلك خبراء لفترات طويلة للعمل كرؤساء أفرقة تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- ٣- **تطلب** من المجلس أن يضمن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في الإشراف على أنشطة البرنامج لدى رصده قدرة الدول على تنفيذ نُظُمها لأمن الطيران بشكل مستدام على نحو يمتثل للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو المتعلقة بالأمن وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي تضعها الدول؛
- ٤- **تحيط علماً** بما اضطلعت به الأمانة العامة للإيكاو من عمل، بالتشاور مع الدول الأعضاء، من أجل باستعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)،
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بتنفيذ التحسينات التي تهدف إلى ضمان التفسير المتسق للقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر، وهو تركز تشغيلي أكبر على "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)، والعمل في الوقت المناسب على معالجة أوجه القصور الخطيرة؛ وتطبيق نهج قائم على المخاطر في تحديد أولويات التدقيق، وبالتالي ضمان الإبلاغ الفعال عن امتثال الدول الأعضاء الذي يقوم على المخاطر ويركز على النتائج للأهداف الأمنية ذات الصلة بالموضوع؛ ولتقييم تنفيذ هذه التحسينات؛
- ٦- **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؛
- ٧- **تحث** جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للإيكاو عن طريق:
- (أ) توقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (ب) قبول بعثات الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في المواعيد التي تحددها المنظمة، بالتنسيق مع الدول المعنية؛
- (ج) تسهيل عمل أفرقة الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- (د) إعداد وتقديم جميع الوثائق المطلوبة؛
- (هـ) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة إلى الإيكاو لسد الثغرات المكتشفة من خلال التدقيق أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- ٨- **تطلب** إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بلضمان الاستدامة المالية طويلة الأجل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) من خلال اتخاذ تدابير لإدماج متطلبات التمويل لأنشطتها في ميزانية البرنامج العادي في أقرب وقت ممكن وبقدر ما يمكن ذلك.

٩- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تتبادل، حسب الاقتضاء، وبما يتسق 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؛

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

المرفق (هـ)

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 استخدام تأثير المنظمة كي تعزز الدول على المستوى العالمي وغيرها من هيئات الطيران جهودها من أجل المساعدة والدعم الفنيين والمنسقين للدول التي تحتاج إلى تحسين أمن الطيران، بما في ذلك 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- تكلف المجلس بأن يطلب إلى الأمانة العامة بالتأكد من أن المساهمات المتلقاة من أجل "برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن" (ISD-SEC) قد تم تخصيصها بالكامل لأنشطة هذا البرنامج؛

٤- 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 ومُحسّن؛

٥- تدعو الدول الأعضاء إلى الاستفادة من قدرة الإيكاو على تقديم أو تسهيل أو تنسيق المساعدة العلاجية القصيرة الأجل والمساعدة الطويلة الأجل لسد الثغرات في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية في الملحق السابع عشر، وقدرة الإيكاو على تحقيق الاستخدام الأفضل لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لتعريف وتوجيه أنشطة بناء القدرات في أمن الطيران من أجل منفعة الدول الأعضاء المحتاجة؛

- ٦- **تدعو** الدول الأعضاء إلى أن تنتظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛
- ٧- **تحث** الدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة وأنشطتها من أجل النهوض بالموارد والاستخدام الكفؤ والفعال لها؛
- ٨- **تكلف** المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة تسهيل تنسيق برامج المساعدة وأنشطتها بجمع المعلومات عن هذه المبادرات؛
- ٩- **تكلف** المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة أن ترصد وتقيم نوعية وفعالية مشاريع الإيكاو للمساعدة وتقديم التقارير الدورية بشأن استخدام الموارد المالية والعينية وبشأن الآثار المقاسة لهذه المساهمات؛
- ١٠- **تحث** الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدتها كل طرف؛
- ١١- **تطلب** من المجلس أن يكلف الأمانة العامة بتحديث وتحسين 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؛
- ١٢- **تحث** الدول الأعضاء على المساهمة في أنشطة الإيكاو للتدريب في مجال الأمن؛
- ١٣- **تطلب** من المجلس أن يكلف الأمانة العامة بأن تقوم بالإشراف على إعادة تقييم شبكة مراكز التدريب على الطيران المدني التابعة للإيكاو وتطويرها وتعزيزها ودعمها والمواظبة على التأكد من مراعاة معايير التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٤- **تحث** الدول الأعضاء على استخدام مراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب الأمني؛

المرفق (و)

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

- لما كان** التعاون الثنائي بين الدول يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في المواثيق القانونية الدولية بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن المجلس بشأن أمن الطيران؛
- ولما كانت** اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو؛
- ولما كانت** أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءاً لا يتجزأ من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية؛

ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتعادل وبالأمن الشامل 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 (ز)

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 (IAEA)، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنتربول)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTED)، وفرقة العمل المعنية بمكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTITF)، ومكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT)، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، والاتحاد البريدي العالمي (UPU)، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، والاتحاد الأفريقي (AU)، والاتحاد الأوروبي (EU)، والهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الجو والفضاء (ICCAIA)، واتحاد الأكسبريس العالمي (GEA)، والاتحاد الدولي لرابطات نقل البضائع (FIATA)، والاتحاد الدولي للشحن الجوي (TIACA)، وغير ذلك من الجهات المعنية إلى مواصلة التعاون مع الإيكאו 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.

قرار الجمعية العمومية ٤٠-٣/١٢: إعلان بشأن أمن الطيران - يؤكد الالتزام العالمي بتعزيز التنفيذ

إن الجمعية، إذ تقر بالحاجة إلى تعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم، وفي ضوء التهديد المستمر للطيران المدني منذ إعلان أمن الطيران الصادر عن الدورة السابعة والثلاثين لجمعية الإيكاو، بما في ذلك الهجمات الأخيرة على رحلة مترو جيت رقم 7K9268 في ٢٠١٥/١٠/٣١ ورحلة خطوط دالو الجوية DA0159 في ٢٠١٦/٢/٢، والهجمات المسلحة في مطار بروكسل في ٢٠١٦/٣/٢٢ وفي مطار إسطنبول أتاتورك في ٢٠١٦/٦/٢٨؛ وإذ تقر بأهمية قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة 2309 (UNSCR) الذي تم تبنيه في ٢٠١٦/٩/٢٢ ووضع الخطة العالمية لأمن الطيران (GASEP) التي أقرها مجلس الإيكاو في ٢٠١٧/١١/١٥؛ وإذ تلاحظ مع التقدير المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران التي استضافتها مصر وبنما والبرتغال وتايلند لتعزيز تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران؛ والمؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران المنعقد في مونتريال عام ٢٠١٨، تحث الدول الأعضاء والجهات المعنية على اتخاذ الإجراءات التالية لتعزيز الأمن وتعزيز التعاون الدولي لمواجهة التهديدات التي تواجه الطيران المدني:

- (١) بذل المزيد من الجهود لتنفيذ قرارات مجلس الأمن ٢٣٠٩ و ٢٣٤١ و ٢٣٩٥ و ٢٣٩٦ و ٢٤٨٢ وفقاً للكفاءات ذات الصلة وتأكيد القيادة العالمية للإيكاو في المسائل المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أعمال التدخل غير المشروع؛
- (٢) تعزيز الوعي بالتهديدات والمخاطر التي يتعرض لها الطيران المدني من خلال تبادل المعلومات بين الدول ومع الجهات المعنية، ومن خلال الاهتمام المستمر بـ"بيان سياق المخاطر العالمية للإيكاو" (Doc 10108)؛
- (٣) زيادة تعزيز وتشجيع التطوير الفعّال لقواعد وتوصيات الإيكاو الدولية واعتمادها وتنفيذها، مع التركيز بشكل خاص على الملحق السابع عشر - الأمن؛
- (٤) مواصلة تطوير وتبادل نهج جديدة ومبتكرة لتعزيز أمن الطيران ومواجهة التهديدات والمخاطر المستمرة والناشئة؛
- (٥) ضمان التنفيذ السريع لقرار الجمعية العمومية ٤٠-٣/١٢ المتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛
- (٦) اتخاذ خطوات عملية لتعزيز ثقافة الأمن وبرامج التوعية الأمنية بالشراكة مع جميع الجهات المعنية داخل بيئة الطيران؛
- (٧) التشجيع على التنسيق والتعاون الفعالين بين أمن الطيران والتخصصات الأخرى لضمان اتباع نهج شامل ومنسق لأمن الطيران وتسهيلاته ومسائل السلامة لتوفير أنظمة طيران وطنية وعالمية قوية؛
- (٨) المشاركة الفعّالة في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق أهداف ومقاصد الخطة العالمية لأمن الطيران وغاياتها الطموحة والأولويات الصعيدين الوطني والإقليمي، وتبادل الخبرات والدروس المستفادة في تنفيذ هذه الإجراءات مع الإيكاو؛
- (٩) ضمان التنفيذ الفعّال لأحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" التي تعود بالنفع على أمن الطيران؛

١٠ تنفيذ الالتزامات المتعلقة باستخدام البيانات المسبقة للركاب (API) وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR)، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية، وفقاً لأهداف قراري مجلس الأمن الدولي رقم ٢٣٩٦ و ٢٤٨٢؛

١١ تقديم المساعدة الفنية إلى الدول التي هي في حاجة إلى ذلك، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات والوصول إلى التكنولوجيا، والتي تكون مستدامة وتعالج بفعالية التهديدات والمخاطر الأمنية التي تهدد الطيران المدني بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية وشركاء الصناعة، بما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛

١٢ دعم المنظمة في تطوير مزيد من التعاون والتنسيق مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة للمساهمة في تعزيز جهود أمن الطيران العالمية؛

١٣ تعزيز قدرة المنظمة وإمكاناتها للتصدي بفعالية للتهديدات والمخاطر العالمية لأمن الطيران من خلال زيادة المشاركة والانخراط النشط، بما في ذلك من خلال تحديد أولويات مسائل أمن الطيران في كل من المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية؛

١٤ دعم عمل المكاتب الإقليمية للمنظمة لتعزيز تطوير أمن الطيران والتعاون بين الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة.

البند ١٣ : برامج التدقيق — نهج الرصد المستمر

١-١٣ نظرت اللجنة التنفيذية خلال جلستها الرابعة في موضوع التنفيذ وأحدث المستجدات وتطور برامج التدقيق العالمية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وذلك على أساس تقرير مجلس الإيكاو عن تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) (ورقة العمل A40-WP/11) وتقرير عن تنفيذ برنامجي التدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر (ورقة العمل A40-WP/23) وتقرير عن استعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) (A40-WP/32).

المناقشة

تنفيذ برنامجي التدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA)

١٣-٢ أحاطت اللجنة علماً مع الارتياح بتنفيذ كل من البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠١٦-٢٠١٨، وحثت الدول على الاستمرار في المشاركة في برنامجي التدقيق مشاركة كاملة مع تقديم الدعم لهما. وأقرت اللجنة بالتنسيق بين البرامج ودعت إلى تعزيز التآزر وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة.

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

١٣-٣ أقرت اللجنة بأهمية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA) وبأهمية ما تمخض عنه من تحسينات في مستويات السلامة وما طرأ عليه من تطور في ضوء الخط الزمني المقترح في ورقة العمل A40-WP/11. وتهدف هذه التحسينات إلى الحفاظ على مكانة البرنامج كنظام لرصد قدرات مراقبة السلامة الجوية في الطيران العالمي، علاوة على رصد قدرات الدول الأعضاء في الإيكاو على التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، فضلاً عن مدى إتمامها لتنفيذ برامج السلامة الوطنية. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الذي اضطلعت به مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (GEUSR)، ومقدار ما تم تنفيذه من توصيات المجموعة. وأقرت اللجنة أيضاً بإنشاء مجموعة استشارية مخصصة بشأن نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-AG) لتكون وسيلة لتحقيق مسار آخر للعمل في إطار تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بالخطوات التي قامت بها الإيكاو لتحسين تنظيمها الداخلي دعماً لتطوير البرنامج وعملياته التي تتسم بالكفاءة والفعالية والاستدامة. وأعربت اللجنة عن اهتمامها بالمسارات الثلاثة لعمل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر. وأخذت اللجنة علماً بأنه سيتم إدراج التقدم المحرز في العمل في التقرير السنوي للمجلس وربما في مؤتمر السلامة الرفيع المستوى الذي سيعقد في عام ٢٠٢١.

١٣-٤ وأيدت اللجنة ورقة العمل A40-WP/114 المقدمة من فنلندا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء^٣ فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٤ واليوروكنترول ونيوزيلندا، والتي دعت فيها هذه الدول إلى تطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر بحيث يصبح برنامج رصد مرناً وقادراً على الاستجابة وقائماً على المخاطر وقوياً. كما اقترحت الورقة جوانب معينة رفيعة المستوى لتطوره مستقبلاً. ويشمل ذلك جوانب من قبيل قواعد البيانات والإثراء المتبادل وسبل الربط ببرامج أخرى، وتقنيات التدقيق التطبيقي وأساليبه. وأبلغت الأمانة العامة للجنة أن بعض المجالات ذات الاهتمام والتي تتعلق بتطور البرنامج يجري تناولها في الوقت الحالي في سياق تنفيذ التوصيات الصادرة عن مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (GEUSR) والاضطلاع بالأنشطة التنظيمية، بما في ذلك التخطيط للأنشطة والمؤشرات والتدريب وكذلك الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وقواعد البيانات والأدوات.

١٣-٥ ودعمت اللجنة ورقة العمل A40-WP/133 التي قدمتها أستراليا ونيوزيلندا، والتي شاركت في رعايتها سنغافورة والمملكة المتحدة وأيدت تطور البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وأوصت بالإسراع بتنفيذ توصيات مجموعات الخبراء المذكورة، مع إيلاء الأولوية للتوصيات الواردة في المجموعة (أ) (التنقيح الهيكلي لأسئلة البروتوكول) والمجموعة (ب) (أسئلة البروتوكول ذات الأولوية). وأحاطت اللجنة علماً بأن الأمانة العامة قد وضعت خطة عمل مفصلة تتوافق مع الخط الزمني الوارد في ورقة العمل A40-WP/11، وتتناول كل مجموعة من التوصيات، كما أخذت علماً بأن الميزانية التي قُدمت للجمعية العمومية للموافقة عليها تراعي كلفة تنفيذ هذه الخطة.

^٣ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولاتيا وليتوانيا ولكسمبورج ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٤ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

٦-١٣ وقدمت فنزويلا معلومات من خلال ورقة العمل A40-WP/259 تتناول متابعة ومراقبة الوقائع التي من شأنها أن تساعد على تحديد التحسينات التي طرأت على مستويات السلامة. وأحاطت اللجنة علماً بهذه المعلومات وطلبت إلى الأمانة العامة إحالتها إلى مجموعات الخبراء المختصين للنظر فيها.

٧-١٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/324 التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، والتي أيدت فيها تطوّر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر وطرحت فيها مقترحات لإدخال مزيد من التحسينات على البرنامج. وأحاطت اللجنة أيضاً علماً بأن المقترحات الرامية إلى جعل أسئلة البروتوكول التقليدية موضوعية بدلاً من كونها توجيهية، وإلى تنسيق أوجه التآزر بين المنسقين الوطنيين للرصد المستمر قد تعود بالفائدة على الدول الأعضاء ولكنها أقرت بأنه تجري معالجة هذه المقترحات في إطار تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المذكورة، وخصوصاً التوصيات الواردة في المجموعات (أ) و(ب) و(هـ) و(و). وأخذت اللجنة علماً بأن أسئلة البروتوكول تخضع لعملية تطوير شاملة تنطوي على تنسيق واسع النطاق مع الأمانة العامة، وهو ما يبرز الأهداف المرجوة من الأحكام المعتمدة والتي جرى بالفعل استشارة الدول بشأنها. وعلاوة على ذلك، أوصت اللجنة بأن تستمر الدول في تقديم التعليقات بشأن أسئلة البروتوكول لدعم تحسينها المستمر.

٨-١٣ وقدمت البرازيل ورقة العمل A40-WP/326، التي أبرزت فيها الفوائد المتأتية من التقييم الذاتي وتقييم النظراء في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأوردت فيها تجربتها في هذا الصدد. وأقرت اللجنة بفوائد هذين النوعين من عمليات التقييم وشجعت الدول على المشاركة في عمليات تقييم النظراء ومناصرتها، لا سيما على المستوى الإقليمي، من أجل تعزيز أنظمة مراقبة السلامة لدى الدول. وأحاطت اللجنة علماً بأن تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المذكورة سيتيح للدول مزيداً من التوجيهات والتدريب بشأن التقييم الذاتي، ما من شأنه أن يدعم مثل هذه المبادرات التي تقوم بها الدول فيما يتعلق بالإجراء ب). وستعكس فوائد هذه المبادرات والتحسين الذي يطرأ على الإرشادات والتدريب من خلال نتائج البرنامج، وذلك نتيجة جهود الدول للإبقاء على التقييمات الذاتية مواكبة لأحدث المستجدات.

٩-١٣ وناقشت اللجنة ورقة العمل A40-WP/337، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، والتي دعت فيها إلى أن يكون ترخيص "نسبة مئوية من المطارات" كافياً لاعتبار سؤال البروتوكول المتعلق بهذه المسألة مرضياً، بدلاً من الممارسة الحالية التي تقضي بضرورة ترخيص جميع المطارات. وأحاطت اللجنة علماً بأن الملحق ١٤ - المطارات، يقضي بضرورة ترخيص جميع المطارات. كذلك أخذت اللجنة علماً بأن تحديد نسبة مئوية مناسبة للمطارات المرخصة التي تستوفي الاشتراطات القياسية يتعارض مع مبادئ الشمول والتوحيد، باعتبار أن بعض الدول لا تمتلك إلا مطاراً واحداً في حين أن دولاً أخرى توجد بها مئات المطارات.

١٠-١٣ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A40-WP/433 التي قدمتها قطر، والتي اقترحت فيها أن يجري البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أنشطة منفصلة لتقييم قدرات الدولة فيما يتعلق بالتحقيق في حوادث أو وقائع الطائرات، وأن تقدّم نتائجها الإحصائية بشكل منفصل عن نتائج النطاقات الأخرى. وأحاطت اللجنة علماً بأن تقييم قدرات الدول في هذا المجال يُحدّد باستخدام مجموعة من أسئلة البروتوكول المصممة لهذا الغرض، وأنه يمكن الحصول على النتائج من خلال النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ (iSTARS) أو بواسطة الموقع الإلكتروني (OLF) التابع للبرنامج. وأحاطت اللجنة علماً بأنه سيُنظر في المعلومات الواردة في ورقة العمل لتعزيز إبراز النتائج بحسب المجالات الفنية في أدوات إعداد تقارير البرنامج العالمي للسلامة الجوية، وأوصت بتقديم المعلومات إلى مجموعات الخبراء المعنية للنظر فيها.

١١-١٣ وقدمت بيرو، برعاية كل من بليز وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا، ورقة العمل A40-WP/438، التي تضمنت تجاربها

وخبراتها والتي دعت إلى دعم الدول في وضع إطار إقليمي للتعاون في معالجة قضايا السلامة التشغيلية والمخاطر، وطلبت إلى الجمعية العمومية تقييم الوسائل البديلة لقياس معدل التنفيذ الفعّال بحيث يجري تحديث النتائج في الوقت المناسب بمجرد أن تنفذ الدول خطط عملها. وأخذت اللجنة علماً بأن توصيات مجموعة الخبراء المذكورة تتيح بالفعل للدول وسائل و فرصاً إضافية لقياس حالة أنظمة مراقبة السلامة الخاصة بها ولكي تتحقق من الإجراءات التصحيحية المتخذة لمعالجة أوجه القصور.

١٢-١٣ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A40-WP/439، التي قدمتها بيرو برعاية كل من بليز وبوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا، والتي اقترحت فيها تعزيز عملية وضع القواعد القياسية للمعايير التي يستخدمها مدققو صلاحية الطائرات للطيران في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والمكلفون بمهمة استعراض مؤهلات وخبرات مفتشي صلاحية الطائرات للطيران والذين تُفوّض إليهم السلطة بموجب اتفاق موقع من جانب إحدى الدول مع دول أخرى واقعة في إقليمها. وأخذت اللجنة علماً بأن المعلومات المقدّمة في ورقة العمل سوف تستخدم عند إجراء تحديثات منتظمة لأدوات للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وستسهم في تحسين تدريب المدققين، وتحسين تقييمات المهام التي تؤديها المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة نيابة عن الدول وأنّ من المتوقع أن تعزز هذه التدابير عملية وضع القواعد القياسية.

١٣-١٣ وقدمت فنزويلا ورقة العمل A40-WP/440، برعاية بليز وبوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي، التي بيّنت التحديات والاستراتيجيات الخاصة بإدراج الأجهزة الحكومية لمراقبة السلامة الجوية في برامج السلامة الوطنية (SSP) على نحو مستدام، والتي ينبغي مراعاتها عند وضع وتطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، علاوة على الأنشطة التي تكفل نجاعة تنفيذها. ودعت اللجنة إلى إحالة هذه المعلومات إلى مجموعات الخبراء المختصين للنظر فيها.

١٤-١٣ وقدمت بيرو ورقة العمل A40-WP/448، برعاية كل من بليز وبوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا، والتي عرضت من خلالها الخبرة التي اكتسبتها من إجراء أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وتم اقتراح آليتين: واحدة لتقييم مدى كفاءة أنشطة التدقيق التي تُجرى ضمن البرنامج المذكور؛ والثانية للتحقق من التحسينات التي طرأت على مستويات السلامة في البلدان التي ليس من المخطط إجراء أنشطة برنامج USOAP فيها. وفيما يتعلق بالآلية الأولى، أحاطت اللجنة علماً بأن هذا البرنامج حاصل على شهادة الأيزو ISO 9001، مما يتيح تقييم تعليقات الدول على تجربة التدقيق. ومن شأن هذه التعليقات ومصادر المعلومات الأخرى أن تثري التحسينات المستمرة للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP -CMA). وأحاطت اللجنة كذلك علماً بأن الإجراء (ج) يتم تناوله في إطار تنفيذ توصيات مجموعة (GEUSR) المشار إليها في ورقة العمل A40-WP/11.

١٥-١٣ وأيدت اللجنة ورقة العمل A40-WP/463، التي قدمتها بيرو برعاية كل من بليز وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا، والتي تضمنت الملاحظات التي استُخلصت من الإجابة على استبيان لتحليل الثغرات وهو متاح في النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ iSTARS وأسئلة البروتوكول (PQs) الخاصة ببرامج السلامة الوطنية (SSP). وأفيدت اللجنة بأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد أعد خطة باتت قيد التنفيذ لتقييم وقياس مدى نجاعة تنفيذ برامج السلامة الوطنية. وتتضمن الخطة وضع أسئلة بروتوكول لبرامج السلامة الوطنية. ونشرت المجموعة المبدئية من أسئلة البروتوكول في الموقع الإلكتروني (OLF)، ومن المزمع استكمالها بنموذج مستوى الإتمام وما يرتبط بذلك من مبادئ توجيهية تُطبق على كل سؤال من

أسئلة البروتوكول. وسيتم إعداد المجموعة الكاملة من أسئلة البروتوكول لتنفيذ برنامج السلامة الوطني، بما في ذلك نموذج مستوى الإتمام والمبادئ التوجيهية، إعداداً كاملاً وستوضع على الموقع الإلكتروني لأغراض التقييم الذاتي وأنشطة الرصد المزمع إجراؤها في يناير ٢٠٢١. أما التطبيقات القائمة في نظام iSTARS فسوف يتم تعديلها على أساس ما يشهده البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية من تطور. وأوصت اللجنة بأن تتاح المعلومات لمجموعات الخبراء المعنية للنظر فيها، وبأن تُدعم عند الاقتضاء عملية إعداد المواد الإرشادية المرتبطة بذلك.

١٦-١٣ وباختصار، فقد أقرت اللجنة إجراءات الإيكاو الرامية إلى تطوير وكفالة الإدارة الفعالة والناجعة والتشغيل المستدام لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وأحاطت علماً بمدى تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء (GEUSR)، التي تتناول من الأصل بعض المبادرات التي أثارها الجمعية العمومية. كما أقرت اللجنة بالعمل المقبل الذي ستضطلع به فرقة العمل (USOAP-AG) في ضوء تكليف صادر من المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" (AN-Conf/13) والتحسينات التنظيمية والجدول الزمني لتحقيق تطوّر "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر"، حسبما يرد في الأقسام ٢-٢ و ٣-٢ و ٤-٢ والمرفق (ب) في ورقة العمل A40-WP/11. وانتقدت اللجنة على أن توصي بإحالة جميع المقترحات المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في إطار هذا البند من جدول الأعمال، والتي لم يتم تناولها في إطار توصيات مجموعة الخبراء GEUSR ولا في إطار التحسينات التنظيمية للإيكاو، إلى مجموعات الخبراء المختصة للنظر فيها.

١٧-١٣ وانتقدت اللجنة على أن تقدم القرار التالي لكي تعتمده الجلسة العامة ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٥.

القرار ١/١٣ : البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP -CMA)

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

وحيث إن المادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة، والقواعد القياسية، والإجراءات، والتنظيم فيما يتعلق بجميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

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

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

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

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

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

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

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

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

وإذ تُذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-٨ قد طلب من المجلس أن يضمن قدرة البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية على تحقيق الاستدامة المالية على المدى الطويل، وأن ينقل جميع نشاطات هذا البرنامج تدريجياً إلى الميزانية البرنامجية العادية؛

وإذ تُذكر بأهداف برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الذي يرمي إلى التأكد من أن الدول المتعاقدة تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية على النحو الواجب؛

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

وإذ تدرك أن الأمانة العامة قد اتخذت الخطوات الملائمة لضمان إنشاء آلية مستقلة لضمان الجودة تستخدم لرصد وتقييم جودة هذا البرنامج؛

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

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

وإذ تقر بأن الشفافية وتبادل معلومات السلامة يمثلان إحدى دعائم سلامة شبكة النقل الجوي؛

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تُعرب عن تقديرها للأمانة العامة على التنفيذ الناجح لنهج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- ٢- تكلف الأمانة العامة بتطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر إلى برنامج يقوم بشكل أكبر على الأدلة، والاستهاداء بالمخاطر، والتوجه نحو تحقيق النتائج، بحيث يتسنى تطبيقه على أساس عالمي لتقييم فعالية واستدامة نظم مراقبة السلامة في الدول، فضلاً عن التقدم المحرز في تنفيذ متطلبات إدارة السلامة، لا سيما برامج السلامة الوطنية (SSPs)؛
- ٣- تكلف الأمانة العامة بتنفيذ التحسينات التنظيمية اللازمة للنجاح في إدارة التغيرات التي أحدثتها تطور البرنامج على المدى الطويل تماشياً مع توصيات مجموعة (GEUSR) التي وافق عليها المجلس والمؤتمر الثالث عشر للجنة الملاحه الجوية؛
- ٤- تكلف الأمانة العامة بأن تضمن محافظة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر، كعناصر أساسية، على أحكام السلامة الرئيسية المتضمنة في الملحق ١ - إجازة العاملين، الملحق ٦ - تشغيل الطائرات، الملحق ٨ - صلاحية الطائرات للطيران، الملحق ١١ - خدمات الحركة الجوية، الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والملحق ١٤ - المطارات، والملحق ١٩ - إدارة السلامة؛
- ٥- تكلف الأمانة العامة بضمان أن يمثل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر لمبادئ من بينها الاستقلالية والعالمية والتوحيد القياسي والشفافية، من أجل الإمعان في تعزيز تقبل البرنامج ونتائجه على الصعيد العالمي؛
- ٦- تكلف الأمانة العامة بالاستمرار في ضمان المحافظة على آلية ضمان الجودة التي أنشئت لرصد وتقييم نوعية البرنامج، وشفافية جميع جوانب عمليات الرصد المستمر؛
- ٧- تكلف الأمانة العامة بمواصلة تقاسم الشواغل الأمنية الخطيرة، وفقاً للإجراءات المعمول بها بشأن تبادل معلومات السلامة، مع أصحاب المصلحة المهتمين والجمهور للسماح لهم باتخاذ قرارات مستنيرة بشأن سلامة النقل الجوي؛
- ٨- تكلف الأمانة العامة إتاحة كل المعلومات المتعلقة بمراقبة السلامة الناشئة عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر إلى جميع الدول الأعضاء من خلال موقع الإيكاو المقيد على الإنترنت؛
- ٩- تكلف الأمانة العامة بمواصلة تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر وبرامج التدقيق للمنظمات الأخرى المتصلة بالسلامة الجوية، لتبادل معلومات السلامة الجوية السرية من أجل

تخفيف العبء على الدول الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض ازدواج الجهود والوقوف على أوجه تآزر لتحسين فعالية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

١٠- تكلف الأمانة العامة الاستمرار في تعزيز تبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX)، لغرض تسهيل تبادل معلومات السلامة الحرجة فيما بين الدول الأعضاء، وصناعة الطيران، وأصحاب المصلحة الآخرين، من خلال المواقع الإلكترونية الملائمة؛

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

١٢- تحثّ جميع الدول الأعضاء على أن تحيل إلى الإيكاو، في الوقت المناسب، جميع المعلومات والوثائق التي تتطلبها الإيكاو لغرض ضمان تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر المتعلق ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بفعالية، وأن تواظب على تحديث هذه المعلومات؛

١٣- تحثّ جميع الدول الأعضاء على أن تتعاون مع الإيكاو وأن تقبل قدر المستطاع أنشطة الرصد المستمر وفقاً للمواعيد التي تحددها المنظمة، بما في ذلك بعثات التدقيق والتحقق، حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة؛

١٤- تحثّ جميع الدول الأعضاء على تنفيذ خطط عمل تصحيحية لمعالجة الاستنتاجات التي أسفرت عنها أنشطة برنامج الرصد المستمر؛

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

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

١٧- تُدعّر الدول الأعضاء بالحاجة إلى متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها، بما في ذلك عمليات الطائرات الأجنبية، واتخاذ الإجراء الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛

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

١٩- تُعلن أن هذا القرار قد حل محل القرار ٣٧-٥.

١٨-١٣ وأحيط علماً بورقتي معلومات مقدمتين من بوليفيا (A40-WP/435) وجمهورية كوريا (A40-WP/447).

مراجعة نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر

١٣-١٩ وأقرت اللجنة بالعمل الجيد الذي قامت به مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، كما ورد في ورقة العمل WP/32 بما في ذلك التوصيات الست والعشرون التي تم وضعها لتحسين البرنامج. وتم تسليط الضوء على أنه ينبغي تنفيذ هذه التوصيات في أسرع وقت ممكن وبالتالي تحسين الثقة في فعالية نهج التدقيق وتحسين الامتثال المحلي والإقليمي والعالمي للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر. وفي هذا الصدد كُلف المجلس بتحديد أولويات التوصيات المقترحة وضمان تخصيص الموارد الكافية للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. وينبغي لبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أيضاً أن يأخذ في الاعتبار أفضل الممارسات القائمة لدى الدول وقطاع الطيران.

١٣-٢٠ أعربت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، بالنيابة عن الدول الأعضاء فيها البالغ عددها ٥٤ دولة، في ورقة العمل A40-WP/187، عن قلقها بشأن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛ وبشكل أكثر تحديداً فيما يتعلق بالمنهجية المستخدمة في اختيار الدول لأنشطة التدقيق، والنقص في رؤساء أفرقة التدقيق مما يحد من تنفيذ البرنامج بفعالية، واستصواب تيسير عملية إعادة تقييم أداء أمن الطيران في الدول بصفة مستمرة من خلال استخدام آلية رصد تكنولوجية؛ والحاجة إلى التخطيط لبرامج أو حلقات عمل تدريبية إضافية للمنسقين الوطنيين. ومع أن العديد من هذه المقترحات قد تم تناولها بالفعل في التوصيات المدرجة في ورقة العمل WP/32، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي تقديمها إلى مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة للنظر فيها مرة أخرى. وأشير أيضاً إلى أن إنشاء الموقع الإلكتروني OLF للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، على غرار الموقع الذي يستخدمه البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، لم يحظ بالدعم بسبب اعتبارات أمن البيانات وعبء العمل الذي قد يفرضه على الدول وعلى الأمانة العامة للإيكاو.

١٣-٢١ وأعربت كوبا في ورقة العمل A40-WP/390 عن قلقها بشأن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وطلبت توقعات أوضح لما ستحظى به الدول من خلال تقديم تدريب معزز على منهجية البرنامج، وخطط تدقيق أكثر تفصيلاً لبلوغ الحد الأمثل في إعداد التدقيق وتنسيقه على المستوى الوطني، وتفسيراً موحداً للقواعد القياسية، ومزيداً من المراجعة لأسئلة بروتوكول البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر من أجل ضمان الوضوح والفهم المشترك للأمور بين المدقق والجهة الخاضعة للتدقيق. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي لمجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة أن تدرس المقترحات التي قدمتها كوبا من أجل زيادة تحسين البرنامج، وأنه ينبغي تشجيع مشاركة أي دولة تود المساهمة بخبرتها في عمل المجموعة المذكورة.

١٣-٢٢ كما أعربت اللجنة عن دعمها للإصلاح والتحسين المستمر للبرنامج من خلال التشاور الجاري مع مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة ودعت الدول إلى دعم البرنامج من خلال التوقيع على مذكرة التفاهم، وقبول عمليات التدقيق في الموعد المحدد، وتخصيص ما يكفي من الموارد المالية والبشرية لتمكين تنفيذ البرنامج وعملية تطويره الجارية حالياً بحيث يوفر مدققين مؤهلين تأهيلاً جيداً؛ ويقمّ التنفيذ العملي للتدابير الأمنية؛ ويعالج أوجه القصور الخطيرة في الوقت المناسب؛ ويأخذ بنهج قائم على المخاطر في تحديد أولويات التدقيق.

البند ١٤ : برامج التسهيلات

١٤-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في اجتماعها السادس، في التطورات بشأن "دليل المفاتيح العامة للإيكاو"، و"استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين"، والملحق التاسع — "التسهيلات"، فضلاً عن البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات، وذلك على أساس التقارير التي قدمها المجلس في الورقات WP/5، و6، و8، و60 و61 على التوالي. وبالإضافة إلى ذلك، قُدمت الدول والمراقبون ١١ ورقة: WP/127، و134، و284، و297، و301، و305، و322، و346، و389، و399، و471. كما عُرضت ورقات المعلومات التالية في إطار هذا البند من جدول الأعمال: WP/7، و462، و509، و524، و530، و533، و550.

١٤-٢ وقد نظرت اللجنة التنفيذية في ورقات العمل في إطار هذا البند من جدول الأعمال في إطار المواضيع التالية.

دليل المفاتيح العامة للإيكاو

١٤-٣ وصف المجلس، في ورقة العمل WP/6، التطورات المتعلقة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو واستخدامه منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، واقترح أولويات محددة لبرنامج عمل دليل المفاتيح العامة للإيكاو لفترة الثلاث سنوات المقبلة والنتائج المتوقعة.

١٤-٤ وأشادت اللجنة بالأعمال التي اضطلعت بها الإيكاو لتطوير دليل المفاتيح العامة، على النحو الوارد في ورقة العمل، وأبدت تأييدها الكاسح لبرنامج عمل دليل المفاتيح العامة للإيكاو على النحو المُبين في الورقة. وحثت اللجنة جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى البرنامج واستخدامه للتحقق والتثبت من صحة جوازات السفر الإلكترونية. وشدد أحد الوفود خاصةً على أهمية تحسين عملية تبادل المفاتيح العامة في سياق استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين.

استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين

١٤-٥ وفي ورقة العمل WP/8، قُدم المجلس، في معرض تسليطه الضوء على ولاية استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين وأولوياتها الحالية، تقريراً عن التطورات التي مرّ بها البرنامج منذ تاريخ انعقاد الدورة السابقة للجمعية العمومية. وخُصص إلى اقتراح مجموعة من الأولويات في إطار هذه الاستراتيجية وعرض النتائج المتوقعة من أعمالها خلال فترة الثلاث سنوات المقبلة.

١٤-٦ وفيما يتعلق بالفقرة ٢-٦ في ورقة العمل WP/8 التي تتناول إمكانية وضع خريطة طريق لقاعدة قياسية بشأن جوازات السفر الإلكترونية، علّقت بعض الوفود بأن إدخال جواز السفر الإلكتروني قد لا يكون مجدياً من الناحية الاقتصادية بالنسبة لبعض الدول الصغيرة وستنظر لجنة النقل الجوي في هذه الشواغل في إطار عملها بشأن وضع خريطة الطريق. وقد تم إدخال تصحيح فني على المرفق (ب) بورقة العمل WP/8. وطُلب إلى اللجنة الأخذ علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/550، وهي ورقة عمل مقدّمة من الولايات المتحدة، تقدم تقريراً عن سجل أسماء الركاب (PNR) في مجالي الأمن والتسهيلات. وعقب المناقشات التي دارت، أيدت اللجنة الأولويات المقترحة لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين والنتائج المتوقعة من أعمالها خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢ على النحو الوارد في المرفق (أ) من ورقة العمل WP/8.

٧-١٤ وفي ورقة العمل WP/301، قدّم اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والمجلس الدولي للمطارات مشروعهما المشترك لبطاقة الهوية الواحدة الذي يهدف إلى تحقيق رؤية لتجربة السفر بدون أوراق حيث يمكن للمسافرين الطيران بسلامة وأمان باستخدام بياناتهم البيولوجية فقط.

٨-١٤ وفيما يتعلق بالاقترح الوارد في ورقة العمل WP/301، أيدت اللجنة مشروع بطاقة الهوية الواحدة المقدم من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، الذي يسلط الضوء على مزايا التعرّف البيومتري على الهوية لتأمين وتسهيل إجراءات تخليص المسافرين، وشدد بعض الوفود على أهمية تنفيذ سياسات قوية لحماية البيانات. ولفت أحد الوفود إلى المعلومات الواردة في ورقة العمل WP/533 عن التعاون الثنائي بين كندا وهولندا بشأن مشروع المنتدى الاقتصادي العالمي (WEF) المسمّى "الهوية الرقمية المعروفة للمسافرين" (KTDI).

الملحق التاسع — "التسهيلات"

٩-١٤ قدّم المجلس، في ورقة العمل WP/5، تقريراً عن التقدّم المُحرَز منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن تعاون الإيكاو مع منظمة الصحة العالمية بشأن وضع إرشادات تهدف إلى منع انتشار الأمراض الناجمة عن البعوض وغيرها من ناقلات الأمراض عبر الطيران الدولي، وعن التقدّم المُحرَز بشأن القرار ٣٩-٢٨ الصادر عن الجمعية العمومية. ولاحظت اللجنة أن ورقة العمل WP/5 — "تقرير عن تطهير الطائرات وتدابير مكافحة ناقلات الأمراض" مقدّمة في إطار البندين ١٤ و٢٦ من بنود جدول الأعمال، وأنها ستتناول في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال.

١٠-١٤ وبناءً على المناقشة التي دارت بشأن هذه المسألة، أحاطت اللجنة علماً بالأعمال الجاري تنفيذها في هذا المجال، لا سيما التعاون المستمر بين الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية، ووافقت على أن تعرض على الجلسة العامة القرار التالي لاعتماده، كي يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٨:

القرار ١/١٤: التخفيف من حدة انتشار الأمراض من خلال وسائل تشمل، في جملة أمور، تطهير الطائرات وأساليب مكافحة ناقلات الأمراض وأهمية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا")

لما كانت المادة ١٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تقتضي من الدول الأعضاء اتخاذ تدابير فعّالة لمنع انتشار الأمراض المعدية عن طريق الملاحة الجوية؛

ولما كان الملحق التاسع — "التسهيلات" يتضمن أحكاماً بشأن خطط الطيران الوطنية لمنع تفشي الأمراض المعدية وتطهير الطائرات وتطبيق اللوائح التنظيمية المتعلقة بالصحة العامة ووضع التسهيلات اللازمة لتنفيذ تدابير الصحة العامة، ولما كان "دليل التسهيلات" (الوثيقة Doc 9957) يتضمن إرشادات بشأن تطهير الطائرات وتدابير الصحة العامة وبرامج التسهيلات؛

ولما 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؛

وحيث إنه توجد مخاطر متزايدة على صعيد انتقال الأمراض المعدية عالمياً؛

وحيث إن العديد من الاجتماعات والمؤتمرات الدولية قد حددت الحاجة إلى تبادل المعلومات والتعاون بين مختلف القطاعات للوقاية من طوارئ الصحة العامة وإدارتها؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تكلف المجلس بالاستمرار في التواصل 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 ما يلي:

أ) الانضمام إلى عضوية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا")؛

ب) الاضطلاع بالأنشطة الواردة في برنامج "كابسكا" وكذلك في أي برامج متعلقة به، قد تتقدم بها الإيكاو في المستقبل؛

ج) دعم الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية لدى تنفيذها لقرارات الجمعية العمومية ذات الصلة من خلال النظر في التوصيات التي ترد في المطبوعات والمواد الإرشادية الصادرة عن كلتا المنظمتين وبرنامج "كابسكا"؛

د) فرض برامج لمكافحة الحشرات حول المطارات والمرافق المتصلة بها، من أجل تدارك الحاجة إلى فرض شروط لتطهير الطائرات من الحشرات؛

هـ) تشجيع المطارات على الإبلاغ في سجل الإيكاو لمكافحة ناقلات الأمراض في المطارات ومواصلة تحديث معلوماتها في السجل؛

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم إلى دورتها المقبلة تقريراً عن تنفيذ هذا القرار؛

٤- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٤ ٣٩-٢٨.

— — — — —

١١-١٤ قَدِّمَ المجلس، في ورقة العمل WP/60، تقريراً عن التطورات بشأن الملحق التاسع — "التسهيلات" منذ تاريخ انعقاد الدورة السابقة للجمعية العمومية والأولويات الحالية لأعمال برنامج التسهيلات المتصلة بالملحق التاسع. وخلص إلى اقتراح أولويات الأعمال المتصلة بالملحق التاسع لفترة الثلاث سنوات المقبلة والنتائج المتوقعة.

١٢-١٤ أقرَّت اللجنة الأولويات المقترحة لبرنامج "التسهيلات" المتصلة بالملحق التاسع لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٧-٢٠١٩ والنتائج المتوقعة، وذلك على النحو المبين في المرفق (أ) بورقة العمل WP/60، وأعرب أحد الوفود عن تحفظاته إزاء إمكانية إدراج قواعد وتوصيات دولية في الملحق التاسع بشأن الجوانب المتعلقة بالتسهيلات والخاصة بنظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS).

١٣-١٤ وفي ورقة العمل WP/399، في معرض تقديم المجلس الدولي للمطارات معلومات عن المجالات التي يعمل فيها قطاع الطيران على التكنولوجيات المبتكرة، مثل تطبيق التشغيل الآلي وتحديد الهوية بالاستدلال البيولوجي، فقد استرعى المجلس الدولي للمطارات الانتباه إلى المجالات التي توجد فيها فرص كبيرة في متناول السلطات الوطنية لتشجيع مثل هذا الابتكار، واقترح أنه يمكن إحراز تقدّم عن طريق التقريب بين الأنشطة المتعلقة بأمن الطيران (مُدرجة في الملحق السابع عشر) وإدارة الحدود (مُدرجة في الملحق التاسع).

١٤-١٤ ولم تؤيّد اللجنة المقترحات الواردة في ورقة العمل WP/399، حيث أشارت إحدى الدول تحديداً إلى أن العناصر الأمنية لإجراءات الجوازات والحدود لا يمكن فصلها عن السمات العامة للجوازات والحدود المنصوص عليها في الملحق التاسع. وتعليقاً على ورقات المعلومات المقدّمة، أشار أحد الوفود إلى أن الورقة WP/462 تضمنت عدداً من المقترحات وأنه ينبغي النظر في الموضوع في برنامج عمل الإيكاو؛ فيما لفتت بعض الوفود إلى الأعمال التي يضطلع بها الاتحاد الأوروبي في مجال سجل أسماء الركاب، على النحو الوارد في الورقة WP-530. ووجه وفد آخر الانتباه إلى الورقة WP/509، التي عرضت آراء عن المسائل المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالقصر غير المصحوبين في الملحق التاسع.

مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسريهم

١٥-١٤ وفي ورقة العمل WP/127، أشارت أسبانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، إلى أنه من المستصوب للغاية التوسع في تنفيذ خطط مساعدة ضحايا حوادث الطائرات، والتقدم نحو مواءمة ممارسات الدول في هذا الشأن.

١٦-١٤ وفي ورقة العمل WP/297، لاحظ الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات أنه منذ أن بدأت الإيكاو، في عام ٢٠٠١، في إصدار إرشاداتها بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم، فلم تنعكس معالجة ضحايا الحوادث الجوية المدنية وأسرههم في البيانات المُعترف بها في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

١٧-١٤ وفي معرض تأييد الاقتراحات الواردة في ورقتي العمل WP/127 و WP/297، فقد وافقت اللجنة بأغلبية ساحقة على ما يلي: (أ) تنكير الدول بقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٧، وحثّها على اتخاذ التدابير المناسبة لتنفيذ، في أقرب وقت ممكن، الأحكام الخاصة بمساعدة الضحايا المنصوص عليها في الملحق التاسع للإيكاو — "التسهيلات" بالإضافة إلى إيلاء الاعتبار الواجب لوثيقتي الإيكاو (Doc 9998) و (Doc 9973) عند تنفيذ هذه التدابير؛ (ب) حثّ الدول، عند اعتماد هذه التدابير، على أن تشمل التدريب النفسي والاجتماعي الكافي والمتخصص لمشغلي الطائرات والمطارات، وجميع المعنيين بتقديم المساعدة إلى الضحايا وأسرههم؛ (ج) ينبغي أن يُطلب إلى المجلس أن ينظر في رفع مستوى التوصية ٨-٤٦ الواردة في الملحق التاسع إلى قاعدة قياسية دولية، فضلاً عن النظر في استحداث توصية جديدة في الملحق التاسع لكي يضع مشغلي الطائرات والمطارات الخطط المناسبة لتقديم المساعدة في الوقت المناسب وبشكل فعال لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم ويحيطوا بالإيكاو علماً بشأن هذه الخطط. وللتأكيد على أهمية رفع مستوى التوصية ٨-٤٦، أشار أحد الوفود إلى الحدث الذي نُظّم على هامش المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، والذي تجلت فيه درجة عالية من الإجماع بين الدول على مضي الإيكاو قدماً في كل ما يساعد على التنفيذ العالمي. وأشارت دولة أخرى إلى أن وضع قاعدة قياسية دولية بهذا الشأن سيدل على التزام المجتمع الدولي تجاه الأشخاص المتضررين. وبخصوص ورقة المعلومات WP/297، وافقت اللجنة كذلك، بناء على طلب شفوي من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)، على أن يخصّص المجلس يوماً سنوياً (٢٠ فبراير مثلاً) ليكون اليوم العالمي لضحايا تحطم الطائرات وأسرههم.

١٧-١٤-١ وعلى الرغم من تأييد ورقة العمل WP/127، علّق أحد الوفود على أنه في الفقرة ٤-١ ب)، ينبغي أن تحت الإيكاو الدول على وضع برامج شاملة، وليس التركيز حصراً على التدريب النفسي، من أجل معالجة الشواغل الأساسية للضحايا وعائلاتهم، وكذلك لتوضيح كيف يمكن للوكالات والمنظمات العمل بشكل تعاوني استجابةً لهذه الشواغل. وذكر أيضاً أنه ينبغي أن يكون هناك تدريب أولي ومتكرر. وأشار وفد آخر إلى أن هناك عدة ملاحق تتناول هذه المسألة التي ينبغي أن تتناولها مجموعة منفصلة. وتأييداً لهذا الرأي، دعت إحدى المنظمات الدولية الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بالإرشادات القائمة بشأن هذا الموضوع، مؤكدة أن المطارات مطالبة بالفعل بوضع خطط استجابة للطوارئ تتضمن أحكاماً بشأن تقديم المساعدة إلى الضحايا.

مكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران

١٨-١٤ أشارت الولايات المتحدة، في ورقة العمل WP/305، إلى أنه يمكن للعاملين في الطيران وجمهور المسافرين أن يؤدي دوراً هاماً في الحيلولة دون الاتجار بالبشر أو إيقافه عندما تكون لديهم القدرة على استشفاف مؤشرات الاتجار بالبشر والمعلومات عن كيفية الإبلاغ عن الحالات المشبوهة للاتجار إلى السلطات المختصة. وبناءً على ذلك، فقد دُعيت الجمعية العمومية إلى تأييد قرار، ورد في المرفق (أ) بالورقة، يشدّد على دور الطيران في مكافحة الاتجار بالبشر ويشجع على أن تواصل الإيكاو بذل جهودها الرامية إلى مساعدة الدول على تنفيذ برامجها لمكافحة الاتجار بالبشر.

١٩-١٤ وافقت اللجنة على أن تقدم القرار التالي كي تعتمده الجلسة العامة:

القرار ٢/١٤ : إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات: مكافحة الإتجار بالبشر

حيث إن بروتوكول منع الإتجار في الأشخاص، وخاصة النساء والأطفال وقمعه والمعاقبة عليه، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية الذي اعتمده الجمعية العامة للأمم المتحدة في نوفمبر ٢٠٠٠ ودخل حيز النفاذ في ٢٨/١/٢٠٠٤، يوفر إطاراً دولياً وصدقت عليه أغلبية البلدان؛

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

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

وحيث إن التوصية ٨-٤٧ في الملحق التاسع — "التسهيلات" تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لضمان وجود إجراءات لمكافحة الإتجار بالأشخاص بما في ذلك نظم إبلاغ واضحة وجهات اتصال لدى السلطات المختصة لمشغلي المطارات والطائرات؛

وحيث إن التوصية ٨-٤٨ في الملحق التاسع تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لضمان توفير التدريب المناسب للعاملين في المطار وفي الطائرة ممن لهم اتصال مباشر مع جمهور المسافرين لتوعيتهم بشأن الإتجار بالأشخاص؛

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

وحيث إنه ينبغي للإيكاو أن تروج لإعداد مبادئ إرشادية واضحة بشأن الإتجار في البشر لاتباعها من جانب الدول كافة، بما في ذلك بروتوكولات نموذجية للإبلاغ والاستجابة تتمحور حول الضحية وإنفاذ القوانين بشكل يجنب الصدمات للضحية.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام لاعتماد التوصيتين الجديدتين ٨-٤٧ و ٨-٤٨ في الملحق التاسع وتنفيذهما فوراً؛

٢- تدعو الدول الأعضاء إلى إيلاء المراعاة الواجبة للكتاب الدوري ٣٥٢ - "إرشادات بشأن تدريب طاقم مقصورة الركاب على كشف الاتجار بالأشخاص" والتصدي له، لدى تنفيذها للأحكام ذات الصلة من الملحق التاسع؛

٣- تطلب من المجلس التأكد من تحديث المواد الإرشادية ذات الصلة بمسألة مكافحة الإتجار في البشر ومن كونها نقي باحتياجات الدول الأعضاء.

٢٠-١٤ وفي ورقة العمل WP/134، أفاد المجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) عن عملهما بشأن دعم أعضائهما في مجال مكافحة الاتجار بالبشر، ولاحظا أنه ينبغي إبلاغ السلطات المختصة بوجود شبهة اتجار بحيث يكون لدى السلطات الوقت الكافي لاتخاذ إجراء. وينبغي للدول أن تضمن وجود أنظمة إبلاغ واضحة وإبلاغ جهات الاتصال داخل السلطات المختصة إلى مشغلي المطارات والطائرات. وأشار أحد الوفود إلى ما تقوم به لجنة النقل الجوي (ACI) واتحاد النقل الجوي الدولي من عمل بشأن إدماج التدريب على الوعي في هذا المجال ضمن برامج التدريب التشغيلي.

٢١-١٤ وفي معرض ملاحظة العمل الذي اضطلعت به هذه المنظمات بشأن مسألة الاتجار بالبشر، فقد أيدت اللجنة الاقتراح الداعي إلى تشجيع الدول على تنفيذ التوصية ٨-٤٧ في الملحق التاسع — "التسهيلات" في أقرب فرصة.

الأشخاص من ذوي الإعاقة/تسهيل الوصول إلى مرافق الطيران

٢٢-١٤ في ورقة العمل WP/389، أفادت الجمهورية الدومينيكية عن التقدم الذي أحرزته بشأن تنفيذ سياسات الإيكاو المستمرة في مجال تسهيلات النقل الجوي والأحكام المتصلة بمسائل من قبيل تسهيل الوصول إلى محطاتها الجوية والتصميم العالمي لها، ودعت الجمعية العمومية إلى حث الإيكاو على أن تراعي التوصيات الواردة في الوثيقة 9984 Doc — دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة، وفي الملحق التاسع — التسهيلات، الفصل الثامن (ح)، وترقيتها إلى قواعد قياسية.

٢٣-١٤ كما قدّمت الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل WP/471، التي عرضت معلومات بشأن عدة مبادرات مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية تتعلق بتسهيل الوصول إلى محطاتها الجوية والتصميم العالمي لها، في إطار تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٢٠-٣٩ وتعدّدت بالامتنال لأحكام وثيقة الإيكاو (Doc 9984)، كما دعت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) حث الإيكاو على إجراء دراسات وتجميع المعلومات الأساسية التي تستخدمها الدول لتحليل مدى جدوى تحديث الوثيقة (Doc 9984)؛ (ب) حث الإيكاو على دمج جزء من محتويات الوثيقة (Doc 9984) في الملحق التاسع كقواعد أو توصيات دولية.

٢٤-١٤ وفي معرض النظر في ورقة العمل WP/389 وورقة العمل WP/471، وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يُطلب إلى المجلس النظر في إجراء دراسة لتحديث الوثيقة (Doc 9984). وفيما يخصّ التوصية بدمج عناصر من الوثيقة في الملحق التاسع — "التسهيلات" كقواعد أو توصيات دولية، رأت اللجنة أن الوقت ما زال مبكراً لتحديد ما إذا كان يتعين القيام بأي شيء في هذا الصدد، وأنه لا ينبغي تقديم مقترحات بشأن تحويل توصيات دولية في الملحق التاسع إلى قواعد قياسية إلا بعد تطبيق نهج يتناول كل حالة على حدة وبعد نقاش مستفيض بين الخبراء.

٢٥-١٤ ولاحظت كندا بالنيابة عن أستراليا والمجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي، في ورقة العمل WP/284، أن التقدم الطبي والتكنولوجيات الجديدة والمساعدة تسهل على الأشخاص ذوي الإعاقة أن يسافروا بشتى الوسائل، بما في ذلك عن طريق النقل الجوي، وأن تقديم خدمات جوية خالية من أي حواجز يؤدي دوراً هاماً في السماح للأشخاص من ذوي الإعاقة بأن يعيشوا حياة مستقلة وكريمة. ومن أجل الحد من هذه الحواجز التي تعترض السفر عن طريق الجو، فقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) الإقرار بأهمية إنكاء الوعي ومواصلة التعاون من أجل إحراز تقدم بشأن تسهيل الوصول إلى مرافق الطيران؛ (ب) تشجيع الدول الأعضاء على توفير المعلومات إلى الإيكاو للمساعدة على إعداد الخلاصة من التنظيمات واللوائح والسياسات المرتبطة بتسهيل الوصول إلى مرافق الطيران.

٢٦-١٤ وفي معرض اعتراف اللجنة بأهمية إنكفاء الوعي ومواصلة التعاون من أجل إحراز تقدم بشأن تسهيل الوصول إلى مرافق الطيران، فقد أيدت الاقتراح الداعي إلى تشجيع الدول الأعضاء على توفير المعلومات إلى الإيكاو للمساعدة على إعداد الخلاصة من التقييمات واللوائح والسياسات المرتبطة بتسهيل الوصول إلى مرافق الطيران.

٢٧-١٤ وفي ورقة العمل WP/322، تقاسمت البرازيل، بالنيابة عن مجموعة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، "دليل الإجراءات القياسية البرازيلية لمساعدة الأشخاص المعوقين أو غير القادرين على الحركة"، وذلك استناداً إلى التجارب المكتسبة بالمطارات البرازيلية الرئيسية خلال دورة الألعاب الأولمبية لذوي الإعاقة (يو ٢٠١٦).

٢٨-١٤ وفي معرض ملاحظة اللجنة للمعلومات التي قدّمتها البرازيل فيما يتعلق بتجربتها في تنفيذ التدابير المتعلقة بتسهيل الوصول إلى مرافق الطيران استناداً إلى وثيقة الإيكاو Doc 9984، فقد وافقت على ما يلي: (أ) تشجيع الدول الأعضاء على أن تزود فريق خبراء التسهيلات بإجراءاتها المتعلقة بتسهيل الوصول إلى مرافق الطيران، وذلك لنشرها لاحقاً؛ (ب) أن يُطلب إلى المجلس أن يشجع على تبادل التجارب وأفضل الممارسات لتطبيق أحكام وثيقة الإيكاو Doc 9984، حسب الاقتضاء.

٢٩-١٤ وفي ورقة العمل WP/346، أفاد اتحاد النقل الجوي الدولي بأن صناعة الطيران تشهد زيادة مطردة في السياسات الوطنية/الإقليمية المتعلقة بالإعاقة التي تكون إما غير منسّقة وإما يتعارض بعضها مع بعض بشكل مباشر، وذلك على الرغم من أحكام الملحق التاسع بشأن هذه المسألة، ومن أن اتحاد النقل الجوي الدولي قد وضع مجموعة من المبادئ الأساسية (واردة في المرفق (أ) بالورقة)، التي تدعم التنفيذ المنسق للتشريعات والسياسات المتعلقة بالإعاقة.

٣٠-١٤ وفي معرض النظر في ورقة العمل WP/346، فقد اعترفت اللجنة بأن اتباع نهج منسق للعمل بشأن تسهيل الوصول إلى مرافق الطيران يساهم في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، ووافقت على أن تُدعى الدول الأعضاء، عند الاقتضاء، إلى النظر في المبادئ الأساسية لاتحاد النقل الجوي الدولي بشأن المسافرين ذوي الإعاقة عند وضع وتنفيذ لوائح تنظيمية في هذا المجال. وقد أعربت اللجنة عن تأييدها للأهداف العالمية الواردة في ورقة العمل WP/346.

٣١-١٤ وفي نهاية عملها بشأن هذا البند من جدول الأعمال، نظرت اللجنة في التتقيحات المقترحة إدخالها على "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات" على النحو الوارد في ورقة العمل WP/61، التي تضمنت نسخة منقّحة من مشروع قرار لكي تعتمد الجمعية العمومية (القرار ٢/١٤).

٣٢-١٤ وبعد أن نظرت اللجنة في الصيغة المنقّحة لمشروع القرار، وفي المرفق (د) المعدّلة، فقد وافقت اللجنة على أن توصي إلى الجلسة العامة باعتماد القرار التالي، الذي ينبغي أن يحل محل القرار ٣٩-٢٠:

القرار ٣/١٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال 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 من أجل 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.

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات، كما كانت تلك السياسات قائمة عند اختتام الدورة الأربعين 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- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-٢٠: البيان الموحد لسياسات الإيكاو 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 وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة وغيرها من السلطات المعنية بمراقبة الحدود؛

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

ولما جعلت سبل السفر الجوي متاحة لجميع الركاب أداة مساهمة رئيسية في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتممية المستدامة.

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آليا تعزز إجراءات إدارة مراقبة الحدود والأمن من خلال تحسين سلامة الوثائق المستخدمة للتحقق من هوية المسافرين والطاقم الجوي؛

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

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

وإذ تدكر بالبيان الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران المنعقد في مونتريال في نوفمبر ٢٠١٨ وما صدر عنه من استنتاجات وتوصيات مرتبطة بإدارة مراقبة الحدود.

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 وضع برنامج عمل بشأن تمكين استفادة الركاب ذوي الإعاقة من نظام النقل الجوي المخصص لذوي الإعاقة؛

٤- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع - "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول الأعضاء وكذلك ما عليهم من التزامات إزاء قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة فيما يتعلق بإدارة مراقبة الحدود وتأمين وثائق السفر، علاوة على متطلبات الدول الأعضاء المتعلقة بالتعامل مع البضائع والركاب؛ والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه الإدارة؛ وتيسير الشحن؛ ومعالجة الأحداث الصحية وغيرها من الأحداث المعرّقة للطيران والتصدي لها؛ والقصر غير المصحوبين؛

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

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

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

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

٩- تؤكد مجدداً أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة برامج التسهيلات باعتبارها أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة لها؛

١٠- تحثّ جميع الدول الأعضاء على مواصلة توفير الدعم المالي لنشاطات المنظمة في مجال التسهيلات من خلال الإسهامات الطوعية في شكل موارد بشرية ومالية تتخطى تلك المحددة في ميزانية البرنامج العادي؛

١١- وإذ تقرّ بالدور الريادي للإيكافو في مجال نشاطات التسهيلات، تطلب إلى المجلس والأمانة العامة أن يضمنوا استمرارية برامج الإيكافو في مجال التسهيلات على المدى الطويل، وذلك من خلال اتخاذ التدابير لإدماج، قدر الإمكان، احتياجات التمويل ضمن ميزانية البرنامج العادي بأسرع وقت ممكن.

المرفق (ب)

الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان سلامة أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود وتعزيز الأمن

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

ولما كانت الدول الأعضاء تسلّم بأنّ 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 الإيكافو في الوثيقة (Doc 9303) "وثائق السفر المقروءة آلياً"؛

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

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

ه) 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 هوية المسافرين؛

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

ولما كان مجلس الأمم المتحدة قد قرر، بموجب قراراته ١٣٧٣ (٢٠٠١) و٢١٧٨ (٢٠١٤) و٢٣٩٦ (٢٠١٧)، بأنه يجب أن تمنح الدول كافة حركة الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال تدابير لمنع تزييف هذه الوثائق أو تزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية؛

ولما كانت صحة 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 للسفر 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، آخذ في الازدياد في شتى أنحاء العالم؛

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

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

ولما كان التعاون الرفيع المستوى بين الدول الأعضاء يمثل حاجة ملحة من أجل تعزيز التصدي لتزوير جوازات السفر، بما في ذلك تزوير أو تزييف جوازات السفر، 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 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 عديمي الجنسية ("اتفاقية عام ١٩٥٤") أن تمنحها للاجئين أو للأشخاص عديمي 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 والمعروفة بالجوازات الإلكترونية، بما يعزز أمن هذه الجوازات وسلامة عمليات مراقبة الحدود؛

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- **تحثّ الدول الأعضاء على تنفيذ الإجراءات والأدوات الصارمة للحفاظ على سلامة وأمن مستندات الهوية الأساسية، لاسيما من خلال تطبيق مبادئ دليل إثبات الهوية، مثل ضمان أن صاحب الهوية موجود وأنه ما زال على قيد الحياة من خلال التحقق من مصدري بيانات مختلفين، مع التأكد من ارتباط مقدم الطلب بالهوية المعنية واقتصارها عليه وحده في النظام من خلال توفير الإثبات بالبصمة الاجتماعية لمقدم الطلب، أي كيف تفاعل هذا الشخص مع الجهات المعنية في المجتمع طوال حياته والتحقق من سجلات الوكالات أو من خلال ربط هذا السجل بمقياس واحد أو أكثر من المقاييس البيومترية؛**

- 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؛
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بالمواظبة على تحديث خارطة الطريق لتنفيذ استراتيجية "برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين"، وذلك من أجل مساعدة الدول الأعضاء على تحديد هوية الأفراد بذاتهم، وتعزيز أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بهم وعمليات مراقبة الحدود؛
- ٦- **تطلب** إلى الدول الأعضاء أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بها وعمليات مراقبة الحدود وأن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل؛
- ٧- **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؛
- ٨- **تذكر** الدول الأعضاء بأن تكفل سحب الجوازات غير المقروءة آلياً من التداول؛
- ٩- **تحث** الدول الأعضاء بأن تتأكد عند إصدار وثائق سفر اللاجئين والأشخاص عديمي الجنسية (وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة) من كونها وثائق مقروءة آلياً، طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ١٠- **تذكر** الدول الأعضاء بوضع الضوابط للتصدي لحالات سرقة وثائق السفر الفارغة واختلاس وثائق السفر الصادرة حديثاً؛
- ١١- **تحث** الدول الأعضاء التي تحتاج إلى المساعدة في وضع نظم فعالة وناجعة لتحديد هوية المسافرين ومراقبة حدودها على الاتصال بالإيكاو دون تأخير؛
- 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؛
- ١٣- **يحث** الدول الأعضاء على تعزيز عمليات إدارة المراقبة على حدودها وفقاً لما تقضي به أيضاً قرارات مجلس الأمن المتعلقة بهذا الشأن وذلك بتطبيق القواعد المرتبطة بهذه المسألة والواردة في الملحق التاسع "التسهيلات".
- ١٤- **تدعو** الدول الأعضاء إلى تنفيذ الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل المراقبة على الحدود مع تحسين إجراءات التخليص، مثل الاستخدام المشترك لبوابات المراقبة الآلية على الحدود ودليل الإيكاو للمفاتيح العامة، وذلك عند التحقق من صلاحية جوازات السفر الإلكترونية؛
- ١٥- **تطلب** إلى الأمانة العامة أن تواصل استطلاع الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل عمليات مراقبة الحلول على الحدود مع تحسين إجراءات التخليص؛

- ١٦- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل على تحسين سلامة إجراءات تحديد هوية المسافرين وإدارة مراقبة الحدود، وتعزيز الأمن ووضع الإرشادات لمساعدة الدول الأعضاء على تحقيق المزيد من هذه الأهداف؛
- ١٧- **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؛
- ١٨- **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؛
- ١٩- **تحث** الدول الأعضاء - إن لم تقم بذلك بعد - على الإسراع في الإبلاغ بالبيانات الدقيقة بشأن وثائق السفر المسروقة والمفقودة والمغاة الصادرة عنها إلى الإنترنت لإياداعها في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD)؛
- ٢٠- **تدعو** الدول الأعضاء على أن تتحقق - إن لم تقم بذلك بعد - على نقاط مراقبة حدودها للدخول والمغادرة، من وثائق السفر الخاصة بالأشخاص الذين يسافرون عبر حدود الدول، من خلال مقارنتها بمضمون قاعدة بيانات الإنترنت لوثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD)؛
- ٢١- **تحث** الدول الأعضاء على أن تنشئ آليات تتسم بالفعالية والكفاءة بهدف تنفيذ عمليات إياداع البيانات في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD) وعمليات استخراج المعلومات منها؛
- ٢٢- **تحث** الدول الأعضاء على أن تنشئ نظاماً فعالاً لتبادل المعلومات والتعاون بين جميع الجهات المعنية في مجال منع الاتجار بالبشر؛
- ٢٣- **يطلب** إلى الأمانة العامة أن تكفل إعداد مواد إرشادية بشأن الإجراءات الواجب تنفيذها لمكافحة الاتجار بالبشر بهدف توفير الدعم للدول الأعضاء في تنفيذها للأحكام التي ترد في الملحق التاسع "التسهيلات" فيما يخص الاتجار بالبشر.

المرفق (ج)

الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

- لما كانت** الحاجة تقضي بأن تتخذ الدول الأعضاء إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخليص الإجراءات؛
- ولما كان** إنشاء برامج تسهيلات النقل الجوي الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة؛
- ولما كان** التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول الأعضاء ومع مختلف الأطراف الوطنية والإقليمية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين؛

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

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

ولما كان الملحق التاسع ينص على توفير التسهيلات فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسره؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ الدول الأعضاء على إنشاء برامج تسهيلات النقل الجوي الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات والاستعانة بها، واعتماد سياسات للتعاون على الصعيد الإقليمي مع الدول المجاورة؛

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

٣- تحثّ الدول الأعضاء على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية من خلال برامج تسهيلات النقل الجوي الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات أو بالوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:

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

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

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

(ب) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية؛

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

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

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

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

أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها؛

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

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

٨- تحثّ الدول الأعضاء على أن تنفذ أحكام الملحق التاسع لتيسير تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم؛

٩- تطلب إلى المجلس النظر في الارتقاء بمستوى التوصية ٨-٦ الواردة في الملحق التاسع لتصبح قاعدة قياسية وكذلك النظر في استحداث توصية جديد في الملحق التاسع موجهة إلى مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات بشأن وضع خطط ملائمة لتوفير المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم وإبلاغ الإيكاو بذلك؛

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

١١- تحثّ الدول الأعضاء على إجراء الحوار وإقامة التعاون بين الجهات الوطنية والإقليمية والدولية المعنية بمراقبة الحدود والأمن وذلك بشأن التزاماتها إزاء أحكام الملحق التاسع "التسهيلات" وقرارات مجلس الأمن في هذا الصدد؛

١٢- **يطلب** إلى الأمانة العامة أن تكفل استمرار الإيكاو في القيام بأعمالها المتعلقة بإدارة مراقبة الحدود وتأمين وثائق السفر في سياق مكافحة الإرهاب، وتعزيز سبل تعاونها مع وكالات الأمم المتحدة المعنية، مثل مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC).

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، في قراره ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، قد رحّب بقرار الإيكاو بإنشاء قاعدة قياسية ضمن الملحق التاسع - "التسهيلات" بخصوص قيام دولها الأعضاء باستخدام نظم المعلومات المسبقة عن الركاب مع تسليمه بأن العديد من الدول الأعضاء في الإيكاو لم تنفذ بعد هذه القاعدة القياسية، قرر في الفقرة ١١، تعزيزاً للفقرة ٩ من القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤) والقاعدة القياسية الصادرة عن الإيكاو، بأن تنفذ الدول الأعضاء في الأمم المتحدة إجراءات عديدة من بينها إنشاء نظم لتقديم المعلومات المسبقة عن الركاب وبأنها تلزم شركات الطيران العاملة في أراضيها بتوفير المعلومات المسبقة عن الركاب إلى السلطات الوطنية المختصة؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد قرر أيضاً بموجب الفقرة ١٢ من القرار ٢٣٩٦ بأن تقوم الدول الأعضاء بإنشاء قدرات لجمع بيانات عن سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحديثها وتحليلها وفقاً للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، وضمان أن تستخدم جميع سلطاتها الوطنية المختصة هذه البيانات، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين كشفهما والتحقق فيهما، يهيب كذلك بالدول الأعضاء والأمم المتحدة والكيانات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية الأخرى أن توفر المساعدة الفنية والموارد وبناء القدرات إلى الدول الأعضاء من أجل تفعيل هذه القدرات، وعند الإمكان، يشجع الدول الأعضاء على تبادل بيانات سجل أسماء الركاب مع الدول الأعضاء المعنية أو ذات الصلة من أجل الكشف عن المقاتلين الإرهابيين الأجانب العائدين إلى بلدانهم الأصلية أو البلدان التي يحملون جنسيتها أو المسافرين أو المنتقلين إلى بلد ثالث، مع التركيز على جميع الأفراد الذين حددتهم اللجنة المنشأة عملاً بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩) و١٩٨٩ (٢٠١١) و٢٥٣ (٢٠١٥)، ويحث أيضاً الإيكاو على العمل مع دولها الأعضاء لوضع قاعدة قياسية من أجل جمع بيانات سجل أسماء الركاب واستخدامها وحمايتها؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، بموجب القرار ٢٤٨٢ (٢٠١٩)، قد دعا الدول الأعضاء إلى تنفيذ التزاماتها بجمع وتحليل المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وتطوير قدرتها على جمع ومعالجة وتحليل بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR)، وذلك التزاماً بقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية، وضمان استخدام بيانات سجلات أسماء الركاب وإطلاع السلطات الوطنية المختصة عليها، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية، ما من شأنه أن يساعد مسؤولي الأمن على الربط بين الأفراد ذوي الصلة بالجريمة المنظمة، سواء كانت محلية أو عابرة للحدود الوطنية، والإرهابيين، لمنع الإرهابيين من السفر ومحاكمة الضالعين بأعمال الإرهاب والجريمة المنظمة، سواء كانت محلية أو عابرة للحدود الوطنية، بما في ذلك عن طريق الاستفادة من برامج بناء القدرات؛

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

٣- تحث الدول الأعضاء على التعاضد وتبادل أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل إنشاء نظم تبادل بيانات الركاب؛

٤- **تطلب** من الدول الأعضاء، التي لم تقم بذلك بعد، إعداد القدرات على جمع بيانات سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحليلها وضمان أن هذه البيانات مستخدمة فقط من جانب السلطات الوطنية المختصة مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين وكشفهما والتحقيق فيهما.

البند ١٥: حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي

١٥-١ نظرت اللجنة التنفيذية في اجتماعها الخامس في موضوع حماية البيئة على أساس التقارير المرحلية التي قدمها المجلس عن أعمال المنظمة بشأن الأحكام العامة، وضوضاء الطائرات، ونوعية الهواء المحلي (ورقتا العمل WP/54 و WP/57). واستناداً إلى هذه التقارير المرحلية، نظرت اللجنة التنفيذية في مقترحات المجلس لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٩-١، البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (ورقة العمل WP/57). بالإضافة إلى ذلك، كان هناك ١٥ ورقة مقدّمة من الدول والمراقبين وهي: ورقات العمل WP/81 و WP/103 و WP/104 و WP/140 و WP/175 و WP/225 و WP/226 و WP/260 و WP/261 و WP/354 و WP/372 و WP/374 و WP/409 و WP/412 و WP/474.

١٥-٢ وبناءً على طلب الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، قدم المجلس ورقة العمل WP/54، التي تقدم تقريراً عن آخر تحديث لتقييم الاتجاهات البيئية العالمية للإيكاو بشأن التأثير الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعثات محركات الطائرات. ومن المتوقع في الفترة الممتدة من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠٤٥ أن يزيد استهلاك الوقود بنسبة ٢,٢ إلى ٣,١ مرات فقط خلال نفس الفترة على الرغم من الزيادة المتوقعة البالغة ٣,٣ مرات في الحركة الجوية الدولية. ويشير عدد من السيناريوهات التي جرى تقييمها إلى أن ما يصل إلى ٢,٦ في المائة من استهلاك الوقود يمكن أن يتكون من وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٢٥، وأنه بحلول عام ٢٠٥٠ سيكون من الممكن فعلياً تلبية مائة في المائة من الطلب الدولي على وقود الطائرات النفاثة باستخدام وقود طيران مستدام، ما يقابل خفض الانبعثات بنسبة ٦٣ في المائة. ومع ذلك، لا يمكن تحقيق هذا المستوى من إنتاج الوقود إلا من خلال استثمارات رأسمالية كبيرة للغاية في البنية التحتية لإنتاج وقود الطيران المستدام، ووضع إطار عمل سياسي متين. وفيما يتعلق بضوضاء الطائرات وانبعثاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي، توضح الاتجاهات أنه من المتوقع أن يستمر تأثير الطيران على البيئة بالنمو في المستقبل وإن يكن بمعدل أبطأ من معدل نمو الحركة الجوية. وفي الحالة المتعلقة بضوضاء الطائرات، واعتباراً من عام ٢٠٣٠ تقريباً، قد تتوقف ضوضاء الطائرة عن الزيادة مع زيادة الحركة الجوية. ويتعين اتخاذ عدد من الإجراءات الطموحة من جانب الدول الأعضاء لتحقيق سيناريو الضوضاء ذلك.

١٥-٣ وأقرت اللجنة بأن من المهم أن تكون هناك قاعدة واحدة قوية للمعلومات حتى يتسنى للنقاش أن يغدو مثمراً وصنع القرار سليماً. وأوصت اللجنة بأن تُعتمد الاتجاهات البيئية لتكون بمثابة أساس لاتخاذ القرارات في الأمور البيئية، وأن تُقدم معلومات محدّثة بهذا الشأن للجمعية العمومية المقبلة. واقترحت دولتان أنه ينبغي تحسين الشفافية في ما يتعلق بالعمل الفني الذي ينطوي على وضع الاتجاهات البيئية العالمية للإيكاو.

١٥-٤ قدم المجلس تقريراً (ورقة العمل WP/57) عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن القضايا المتعلقة بالطيران المدني والبيئة. وأوجزت الورقة القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات، في الملحق السادس عشر الجديد - حماية البيئة، المجلد الثاني - انبعثات محركات الطائرات، وتضمنت معلومات عن الاستعراض المتكامل للخبراء المستقلين في تكنولوجيات الطائرات والمحركات وكذلك عن أحدث المستجدات في عمل الإيكاو بشأن ضوضاء الطائرات. وفيما يتعلق بالتحسينات التشغيلية، سلطت الورقة الضوء على

العمل المتعلق بـ "المجموعة الالكترونية لأدوات المطار المراعي للبيئة"؛ وتحليل حرق الوقود وخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن تنفيذ وحدتي الحزمة ٠ والحزمة ١ من حزم التحسينات في منظومة الطيران بحلول عام ٢٠٢٥؛ وجوانب إشراك المجتمع المحلي في تنفيذ الملاحقة القائمة على الأداء. كما قدمت معلومات عن تعاون الإيكاو مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، ومنظمة الصحة العالمية، وفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، وفريق لإدارة البيئية التابع للأمم المتحدة، ومبادرة الأمم المتحدة بشأن التنقل المستدام للجميع.

١٥-٥ وأقرت اللجنة بالتقدم الكبير الذي أحرزته الإيكاو في معالجة تأثير الضوضاء والانبعاثات خلال هذه الفترة الثلاثية. كما أقرت بأهمية أن تتابع الإيكاو عن كتب التكنولوجيات المبتكرة ذات التوجه البيئي، وغيرها من التكنولوجيات التي قد تؤثر على البيئة، بما في ذلك مصادر الطاقة الجديدة للطيران، وتقييم تأثيرها على الضوضاء والانبعاثات، والحفاظ على القواعد والتوصيات الدولية وإرشادات الإيكاو ذات الصلة وتطويرها، حسب الاقتضاء. وعلى إثر اقتراح تقدمت به إحدى الدول، وافقت اللجنة على إجراء تصحيح تحريري لنص قرار الجمعية ٣٩-١ ليجسد عنوان وثيقة الإيكاو Doc 10127، أي "تقييم واستعراض الخبراء المستقلين للأهداف التكنولوجية المتكاملة فيما يخص المحركات والطائرات".

١٥-٦ وفي ورقة العمل WP/57، قدم المجلس أيضاً مقترحاً لمراجعة قرار الجمعية العمومية ٣٩-١، بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي، في ضوء التطورات التي استجذبت منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وتتجم المراجعات الواردة أدناه في الفقرة ١٥-٢٦ بشكل رئيسي عن أنشطة الأمانة والعمل الذي قامت به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

١٥-٧ وشددت ورقة العمل WP/103، المقدمّة من سويسرا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، بالرغم من اعترافها بأهمية الابتكار التكنولوجي، على أهمية ضمان عدم تأثير تطوير الطائرات المدنية الأسرع من الصوت في الجهود الكبيرة التي بذلت على مدار سنوات عديدة للحد من التأثير البيئي للطيران، وعدم التسبب بآثار معاكسة أو غير متناسبة على السلامة والقدرات والعمليات. واقترحت الورقة مراجعة القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو من أجل مراعاة المشاكل والآثار التي قد تنشأ مع إدخال الطائرات الأسرع من الصوت الجديدة في الخدمة، في حين أنه ينبغي تطوير إجراءات التخفيف المقابلة، عند الاقتضاء. كما اقترحت ضمان عدم نشوء أي وضع غير مقبول للجمهور من جراء عمليات الطائرات المدنية الأسرع من الصوت عند كل من السرعات الأسرع من الصوت والأقل من سرعة الصوت.

١٥-٨ وأكدت ورقة العمل WP/104، المقدمّة من بولندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، على أن التحسينات التي أجريت على الأداء البيئي للطيران تتسم بأهمية حاسمة من أجل تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء، وبالتالي لإدارة التأثيرات البيئية في المناطق المحيطة بالمطارات. وأبرزت الورقة أن نهج الإيكاو المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات يحتاج إلى أن ينفذ بشكل صحيح وأنه يجب تحديث كل من أركانه الأربعة لضمان قدرته على المساهمة كجزء من النهج الشامل. وفي هذا الصدد، اقترحت الورقة إجراء المزيد من التحديثات على قرار الجمعية العمومية ٣٩-١، المرفق (هـ)، "قيود التشغيل المحلية المتعلقة بالضوضاء في المطارات" على أساس الملحق السادس عشر - حماية البيئة، المجلد الأول - ضوضاء الطائرات، الفصل الرابع. بالإضافة إلى ذلك، تطالب الورقة بضرورة وضع نهج شامل لإدارة نوعية الهواء حول المطارات. وفي حين دعمت القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لأنها تعزز التحكم في انبعاثات المحركات عند المصدر، شددت الورقة على ضرورة أن يوفر تنفيذ نظم الإدارة البيئية في المطارات أيضاً عمليات ضرورية لمعالجة مشكلات نوعية الهواء.

٩-١٥ وفي ورقة العمل WP/226، اعترفت أستراليا ونيوزيلندا بالتقدم الذي أحرزته الإيكاو فيما يتعلق بنظم الطائرات الموجهة عن بعد، وخاصة بالنسبة لسلامة الطيران والملاحة الجوية وأمن الطيران. وشاركت الورقة في المخاوف المتعلقة بالقضايا الناشئة الناجمة عن تأثير الضوضاء على المجتمع من جراء عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد، وخاصة في المناطق المبنية والسكنية. وفي هذا الصدد، شجعت الورقة الدول على تبادل تجاربها في مجال الاستجابة لقضايا ضوضاء الطائرات المتعلقة بعمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد.

١٠-١٥ وفي ورقة العمل WP/412، عرضت كوستاريكا، برعاية الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التقدم الذي أحرزته دول أمريكا اللاتينية في المجال البيئي، وذلك فيما يتعلق بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي، عملاً بالملحق السادس عشر والقرار ٣٩-١. وأفادت الورقة أن الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية قد شجعت بشكل استباقي المبادرات الرامية إلى تحسين الأداء البيئي من خلال اتخاذ جملة إجراءات من بينها خفض الضوضاء وتحسين نوعية الهواء المحلي، وخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، وتخطيط مرافق المطارات، الأمر الذي أدى إلى نشوء لوائح تنظيمية للطيران وأنشطة رئيسية أثمرت عن نتائج ناجحة.

١١-١٥ وفي ورقة العمل WP/140، اقترحت قطر إنشاء مجموعات إقليمية معنية بحماية البيئة والتخطيط والتنفيذ في مجال الطيران، والتي من شأنها توفير منصة للتعاون الإقليمي في معالجة التطورات البيئية الحالية في مجال الطيران والتحديات المستقبلية. وأشارت الورقة إلى أن ذلك يضمن عملية متسقة لوضع وتنفيذ برامج حماية البيئة في مجال الطيران بالإضافة إلى الوثائق الدولية والإقليمية ذات الصلة بطريقة تتم مواءمتها داخل الأقاليم بما يتسق مع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

١٢-١٥ وفي ورقة العمل WP/261، أعربت الولايات المتحدة عن التزامها بالمضي قدماً في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت كجزء من الجهود الأوسع نطاقاً لدعم الابتكار في مجال النقل. كما أقرت الورقة بالعمل الجاري في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لوضع معايير لإصدار شهادات ترخيص ضوضاء الهبوط والإقلاع للطائرات الأسرع من الصوت، وذكرت أن الاستمرار في إحراز تقدم في هذا المجال يتسم بأهمية كبيرة. وتجرى معاينة السياسات واللوائح التنظيمية المتعلقة بضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت وانبعاثات المحركات، وتقرح الورقة ضرورة استمرار المناقشات الفنية في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران باتجاه تطوير القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالهبوط والإقلاع لتمكين دوائر الصناعة من المضي قدماً في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت. وأعربت عن ضرورة إجراء عملية مستندة إلى البيانات لتطوير القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت.

١٣-١٥ وفي ورقة العمل WP/374، أشار الاتحاد الروسي إلى العمل الجاري في إطار الإيكاو بشأن وضع قواعد قياسية دولية في الوقت المناسب لجميع أنواع طائرات الطيران المدني، ولا سيما للنقل الأسرع من الصوت، وأن العديد من الشركات قد قطعت بالفعل شوطاً كبيراً في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت. وقُدّم اقتراح للمجلس بأن ينظر في إمكانية منح الأولوية لإعداد قواعد وتوصيات دولية بشأن النقل الأسرع من الصوت، على أن تؤخذ في الاعتبار الحاجة إلى التنسيق الوثيق والفعال بين أفرقة خبراء لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ولجنة الملاحة الجوية. وأبرزت الورقة أن الاتحاد الروسي يشارك بشكل ناشط في إجراء بحث شامل عن النقل الأسرع من الصوت في المستقبل ونظم الدفع الخاصة به، وسوف يوفر، إذا ما دعت الضرورة لذلك، موارد لدعم هذا النشاط في الإيكاو.

١٤-١٥ وفي ورقة العمل WP/260، طرح كل من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية آراء بشأن إدارة الضوضاء في المطارات، بما في ذلك أهمية النظر في العوامل غير الصوتية لتحديد استراتيجيات إدارة الضوضاء

ووضع سياسات مناسبة تعالج مستويات التعرض لصوت الضوضاء، والإزعاج المرتبط بضوضاء الطائرات. واقترحت الورقة أيضاً إضافة إشراك المجتمع كعنصر شامل في نهج الإيكو المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات.

١٥-١٥ وفي ورقة العمل WP/175، شارك الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) وجهة نظره بشأن الحاجة إلى اتباع نهج منسق وموحد لوضع القواعد القياسية والسياسات العالمية من أجل ضمان التصدي لتأثير الطيران على البيئة. وأبرزت الورقة الحاجة إلى قيام الإيكو بمواصلة ضمان نزاهة واستقلالية العمليات والمعايير الفنية التي قد توفر سياقاً لقرارات سياسات الإيكو ودعت الجمعية العمومية إلى تأكيد دعمها لنهج الإيكو المتوازن حيال إدارة ضوضاء الطائرات. كما شاركت الورقة في الإعراب عن المخاوف بشأن انتشار الضرائب البيئية، التي لا تعالج التأثير البيئي للطيران بطريقة فعالة.

١٦-١٥ وفي ورقة العمل WP/225، اعترف المجلس الدولي للمطارات بالتقدم الذي أحرزته الإيكو ورحب بالدراسة الاستكشافية المستمرة التي أجرتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على الطائرات الأسرع من الصوت للإبلاغ عن التأثيرات المحتملة للضوضاء والانبعاثات. كما شاركت الورقة في وجهات نظر المجلس الدولي للمطارات حول خصائص الضوضاء للوافدين الجدد في سوق الطائرات المدنية الأسرع من الصوت وامتثالهم للقواعد والتوصيات الدولية الحالية والمستقبلية المكافئة للضوضاء والانبعاثات للسرعات الأقل من سرعة من الصوت. وبالإضافة إلى ذلك، تناولت الورقة قضايا الفرقة الصوتية وتأثير عمليات الطائرات الأسرع من الصوت على الجمهور العام وتكامل الحركة التشغيلية.

١٧-١٥ وأقرت اللجنة وقرارات العمل الخمس المقدّمة لأغراض أخذ العلم. ولم يتم تقديمها إلى الاجتماع لكن يرد ملخص عنها أدناه:

١٨-١٥ في ورقة العمل WP/81، عرضت مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية عملها لتحسين البيئة، واضعة بذلك مبادئ توجيهية تدعى "الورقة الخضراء". ويستند نطاق هذه الوثيقة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، وبالتحديد الإدارة البيئية والطاقة والمياه والمعالجة الشاملة للفضلات وإدارة المواد.

١٩-١٥ وفي ورقة العمل WP/372، أوجزت الهند التزامها بتحقيق نمو شامل ومستدام لقطاع الطيران في الهند، والنية والسعي لوضع السياسة الوطنية للطيران المراعي للبيئة، والرؤية والرسالة والأهداف الاستراتيجية ومجالات السياسة الرئيسية. وشددت الورقة على أن الهدف من هذه السياسة هو التخفيف من تأثير نمو الطيران على البيئة وضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران في الهند من خلال نهج شامل لمعالجة القضايا البيئية الحالية والمتوقعة في المستقبل.

٢٠-١٥ وفي ورقة العمل WP/409، قدمت جنوب أفريقيا تقريراً عن أنشطتها المضطلع بها لدعم العمل البيئي للإيكو، من قبيل مساهماتها في أنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران واستضافة اجتماع الفريق التوجيهي للجنة حماية البيئة في مجال الطيران في ديسمبر/كانون الأول ٢٠١٩ في جنوب أفريقيا، ومساهماتها في أنشطة الإيكو لبناء القدرات من أجل تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (إشارة إلى البند ١٧ من جدول الأعمال).

٢١-١٥ وفي ورقة العمل WP/474، اعترفت شيلي بأهمية استهداف استخدام مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة والمستدامة في البنية التحتية للمطارات من أجل التوصل إلى القواعد القياسية المحايدة من حيث انبعاثات الكربون. وحثت شيلي الدول الأخرى على تصميم وتنفيذ التكنولوجيات القائمة لتحويل البنية التحتية للمطارات بطريقة مستدامة من أجل خفض التلوث البيئي المحلي.

٢٢-١٥ وفي ورقة العمل WP/354، قدم المجلس الدولي للمطارات معلومات أساسية عن المطارات ووجهات نظر المجلس الدولي للمطارات بشأن حماية البيئة، بما في ذلك نوعية الهواء المحلي والضوضاء والاستدامة، فضلاً عن التشديد على دعم المجلس الدولي للمطارات لعمل الإيكاو بشأن حماية البيئة من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وغيرها من الوسائل.

٢٣-١٥ وفي ما يتعلق بعمل الإيكاو في مجال وضع قواعد الطائرات الأسرع من الصوت، أوصت اللجنة بأن تدعو الجمعية المجلس إلى أن يطلب من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن تواصل عملها الجاري بشأن الطائرات الأسرع من الصوت، مع إعطاء الأولوية للدراسة الاستكشافية. واقترحت إحدى الدول أنه ينبغي أن تولى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عنايتها للعمليات الأسرع من الصوت في المناطق المكتظة بالسكان أثناء الدراسة الاستكشافية. كما أحاطت اللجنة علماً بالآراء المتباينة في ما يتعلق بنهج وضع المعايير والعلاقة بين القواعد القائمة للطائرات دون سرعة الصوت وأسس وضع قواعد جديدة للطائرات الأسرع من الصوت، فضلاً عن قضية تقبل الجمهور، والحاجة إلى مراعاة السلامة والملاحة الجوية والجوانب الأخرى.

٢٤-١٥ وفي ما يتعلق بـ "تهج الإيكاو المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات"، أحاطت اللجنة علماً بالآراء المتباينة إزاء الحاجة إلى تحديث محتمل لـ "قيود التشغيل المحلية المتعلقة بالضوضاء"، على النحو المحدد في القرار ٣٩-١، المرفق (هـ)، على ضوء الغرض من القواعد القياسية الخاصة بالضوضاء في الملحق السادس عشر، المجلد الأول. وأحاطت اللجنة علماً بأن استكشاف العوامل غير الصوتية مدرج بالفعل في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران للفترة الثلاثية القادمة، وقد وافق عليه المجلس من ذي قبل. كما أحاطت علماً أيضاً بأن المقترحات المتعلقة بمشاركة المجتمع قد تم تناولها على النحو الصحيح في التحديث الذي اقترحه المجلس للقرار ٣٩-١، المرفق (ج)، في الورقة WP/57.

٢٥-١٥ وفي ما يتعلق بقضايا الضوضاء ذات الصلة بعمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد، أوصت اللجنة بأن تطلب الجمعية إلى المجلس تكليف لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالعمل على هذه القضايا، وذلك من خلال دعوة الدول إلى تبادل خبراتها في الاستجابة لقضايا ضوضاء الطائرات الناتجة عن عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد، وإلى تجميع هذه التجارب لتغدو بمثابة دليل توجيهي للدول عن أفضل الممارسات في هذا المجال.

٢٦-١٥ وافقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

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

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٩-١، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٩-١ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٤٠-١٨: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٠-١٩: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة الأربعين 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- **تعلن أن هذا القرار مع القرار ٤٠-١٨: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤٠-١٩: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، تحل محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣.**

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، ومشاركة المجتمعات المحلية، والتدابير القائمة على آليات السوق.

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

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

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

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

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

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

وإقراراً بأنه يجري بوتيرة سريعة إعداد التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران وبأنه سيتعين على الإيكاو القيام بالكثير لمواكبة ترخيص هذه التكنولوجيات الجديدة في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، حسب الاقتضاء؛

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

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

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

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

وبالنظر إلى أهمية أحدث المعلومات عن تأثير ضوضاء الطائرات في الحاضر والمستقب، وذلك على النحو المبين في اتجاهات الإيكاو في مجال البيئة على المستوى العالمي، من أجل دعم اتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية.

فإن الجمعية العمومية:

١- تعلن أن الإيكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في معالجتها، وأنها تقر 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 بزمام المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

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

٤- تطلب من المجلس أن يتابع عن كتب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، حسب الاقتضاء؛

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

٦- 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.

٧- تطلب إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوقوع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات واستهلاك الطائرات للوقود وكفاءة الوقود في نظام الطيران وانبعاثات الجسيمات الدقيقة وأكاسيد النروجين من محركات الطائرات، مع تبيان عمل المنظمة، وخطط العمل التي تقدمها الدول، وخطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية، والقواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاو، وسياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلا من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما يشمل التنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية.

٨- 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.

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

١٠- 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.

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

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات و/أو المواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

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

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

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

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

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

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

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

وإقراراً بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة لكتلة ورقم انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، والتي ستشكل بعد اعتمادها المجلد الثاني من الملحق السادس عشر؛

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

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

وإقراراً بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول وتكنولوجيا المحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) والمدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحتراق الوقود والانبعاثات.

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

فإن الجمعية العمومية:

١- ترحب بالفوائد المستمرة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بخصوص ضوضاء الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع 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 تم 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 طناً؛

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

٤- ترحب باعتماد المجلس في ٢٠١٧/٣/١ قاعدة قياسية جديدة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات من المقرر تطبيقها اعتباراً من ٢٠٢٠/١/١ أو بعد هذا التاريخ على أنواع الطائرات الجديدة التي تزيد كتلتها القصوى عند الإقلاع على ٦٠ طناً واعتباراً من ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ على أنواع الطائرات الجديدة التي تساوي كتلتها القصوى عند الإقلاع ٦٠ طناً أو تقل عن ذلك، وتبلغ سعتها القصوى ١٩ مقعداً للركاب أو أقل من ذلك؛ والتي قد يتحدد تاريخ وجوب تطبيقها في ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ؛

٥- ترحب باعتماد المجلس في مارس ٢٠١٧ القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي من المقرر تطبيقها اعتباراً من ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ على الطائرات التي لا تزال قيد الإنتاج والتي يتوقف إنتاجها في ٢٠٢٨/١/١؛

٦- ترحب باعتماد المجلس في مارس ٢٠١٧ للقاعدة القياسية بشأن انبعاثات كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من جميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفثة التي يتجاوز دفعها المقدر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويقع تاريخ صنع كل محرك فيها في ٢٠٢٠/١/١ أو يتجاوز ذلك، وكذلك قيام "لجنة حماية البيئة" بوضع القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات كتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لجميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفثة التي يتجاوز دفعها المقدر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويجب تطبيقها في ٢٠٢٣/١/١؛

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

- 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** من المجلس أن يتابع عن كتب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، حسب الاقتضاء؛
- ١٠- **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.
- ١١- **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؛
- ١٢- **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؛
- ١٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٥) من هذا المرفق؛
- ١٤- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى في هذا المجال.

المرفق (ج)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

٣- **تحث** الدول على ما يلي:

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

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

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

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

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

٤- **تشجع** الدول على ما يلي:

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

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

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

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

٥- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

- (أ) العمل المشترك على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان.
- (ب) المشاركة مع المجتمعات المحلية في الوقت المناسب وبشكل منسق، وذلك وفقاً للمبادئ المحددة في الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الصادر عن الإيكاو؛
- (ج) ضمان أن يتوافق تطبيق أي تدابير لخفض الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- (د) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.

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

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

- (أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.
- (ب) ضمان تحديث المواد الإرشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول.
- (ج) التأكد من إتاحة وترسيخ الارشادات المناسبة بشأن مشاركة المجتمعات المحلية إلى الدول؛
- (د) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات دراسية، على سبيل المثال.

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

المرفق (د)

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

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

- (أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير 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 مقرر في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

وتسليماً منها على وجه الخصوص بأنّ 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 تمتلك لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:

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

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

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

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

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

ج) الاقتصر 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 تدريجياً، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.

ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطاراً مسبقاً بمدة معقولة.

ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.

ط) إبلاغ الإيكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

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

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لما كان تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكلان عنصراً من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء.

ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بالضوضاء 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.

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

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

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

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

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

وإقراراً بمجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية كمصدر من المصادر المفيدة لسياسات الإدارة السليمة بيئياً بالمطارات 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 التعديتات 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 التعديتات 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 وأثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤- **تطلب** من المجلس ما يلي:

- أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم Doc 9184 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول.
- ب) أن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوافر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل، بما في ذلك من خلال مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية.

المرفق (ز)

الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقعة الصوتية

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

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

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

وإقراراً بأن منح ترخيص صلاحية الطيران لطائرة أسرع من الصوت يمكن أن يحدث ضمن الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥، والحاجة إلى دراسة استطلاعية تهدف إلى فهم الآثار الناجمة عن إدخال الطائرات الأسرع من الصوت وتبعات ذلك على ضوضاء المطارات.

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- تكلف المجلس، في ضوء المعلومات المتوفرة وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الإجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقعة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقعة الصوتية، وتعريف المصطلحات من الناحية الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

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

المرفق (ح)

أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

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

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

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

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

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

وإقراراً بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول وتكنولوجيات المحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) وال المدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحتراق الوقود والانبعاثات.

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

ولما كان التقدم المحرز في الإجراءات التشغيلية مثل عمليات النزول المستمر نتج عنه مزيد من خفض الانبعاثات من الطائرات.

ولما كان تقييم الاتجاهات في انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى من الطيران يبين ازديادا في قيم الانبعاثات العالمية.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران من أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى في حاجة إلى مزيد من التقييم والفهم.

وإقراراً بالتقدم القوي المحرز في فهم آثار المكون غير المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية بينما تستمر الأعمال العلمية والفنية بشأن تقييم المكون المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية على نحو أفضل.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي والإقليمي هي جزء من الانبعاثات الإجمالية في المناطق المتأثرة وينبغي النظر فيها في الإطار الأوسع لجميع المصادر التي تسهم في الشواغل بشأن نوعية الهواء.

ولما كانت نوعية الهواء المحلي والآثار الصحية الفعلية لانبعاثات الطيران تتوقف على سلسلة من العوامل من بينها الإسهام في التركيزات الإجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في المنطقة قيد النظر.

ولما كانت المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاما 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 ١٢/٩/١٩٩٦ قرارا فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أيا 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 دليلا إرشاديا لنوعية هواء المطارات تم تحديثه في وقت لاحق.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران من المواد الجسيمية وأكاسيد النتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية، من آثار على رفاة البشرية وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد.

٢- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنيا ومفيدة بيئيا ومعقولة اقتصاديا 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- **تطلب** من المجلس أن يكفل المراعاة الواجبة لأوجه الترابط بين التدابير لخفض ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وكذلك على المناخ العالمي.

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

٦- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.

٧- **تشجع** الدول الأعضاء والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو خفضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بها.

٨- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات.

- ٩- **تطلب** من المجلس العمل بالاشتراك مع الدول والمعنيين بالأمر في تعزيز وتداول أفضل أساليب العمل المطبقة بالمطارات في التقليل من الآثار الضارة لانبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي.
- ١٠- **ترحب** بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي وتطلب من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات وتحث الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.
- ١١- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

البند ١٦: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسة العامة والتوحيد القياسي

١٦-١ نظرت اللجنة التنفيذية في اجتماعاتها الخامس والسادس والحادي عشر والثاني عشر في موضوع حماية البيئة بناء على التقارير المرحلية التي قدمها المجلس عن أعمال المنظمة بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ (ورقتا العمل WP/55 و WP/58). واستناداً إلى هذه التقارير المرحلية، نظرت اللجنة التنفيذية في مقترحات المجلس الرامية لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" (ورقة العمل WP/58). بالإضافة إلى ذلك، كان هناك ٢١ ورقة مقدّمة من الدول والمراقبين وهي: ورقات العمل ٨٠ التتقيح رقم ١ و ٨١ و ١٠٢ و ١٧٦ و ١٩٤ و ٢٦٦ و ٢٦٩ و ٢٧٣ و ٢٧٤ و ٢٧٧ و ٣٢٣ و ٣٥٤ و ٤١١ و ٤١٣ و ٥١٠ و ٥٢٥ و ٥٢٦ و ٥٣١ و ٥٦٠ التتقيح رقم ١، و ٥٦١ و ٦٠٥.

١٦-٢ وقدم المجلس تقريراً (ورقة العمل WP/55) عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو بشأن سلة تدابير التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتعلقة بتكنولوجيا الطائرات وقواعدها القياسية، والتحسينات التشغيلية، ووقود الطيران المستدام، بالإضافة إلى آخر التحديثات المتعلقة بخطط العمل الحكومية وما يرتبط بها من مشاريع المساعدة الخاصة بالإيكاو في شركات مع منظمات دولية أخرى.

١٦-٣ فعلى سبيل المثال، سلطت ورقة العمل WP/55 الضوء على اعتماد القاعدة القياسية الجديدة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطائرة باعتبارها الملحق السادس عشر الجديد - حماية البيئة، المجلد الثالث - انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطائرات. كما لخصت النتائج الرئيسية المستخلصة من التحليل المتعلق بالفوائد المحتملة لخفض ثاني أكسيد الكربون انطلاقاً من تنفيذ استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران - وحدتا الحزمتين ٠ و ١، ونتائج أول تحليل عالمي لكفاءة الطيران الأفقي. وأشارت أيضاً إلى عقد حلقات دراسية للإيكاو بشأن المطارات المراعية للبيئة لتبادل أفضل الممارسات في مجال الخدمات الأرضية، والتنقل بين الجانب الأرضي والجانب الجوي، والطاقة المتجددة، وإشراك المجتمع المحلي، والإبلاغ عن الاستدامة. وتم إبراز نتائج المؤتمر الثاني بشأن الطيران والوقود البديل، ولا سيما رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بشأن وقود الطيران المستدام فيما يتعلق بنسبة كبيرة من وقود الطيران التي سيتم استبدالها بوقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠، وكذلك عقد الإيكاو للحلقة الدراسية الأولى للتقييم في عام ٢٠١٩.

١٦-٤ وقدمت ورقة العمل WP/55 أيضاً تحديداً لمبادرة خطة عمل الدول المتعلقة بالإيكاو. وقد واصلت الإيكاو العمل مع الدول الأعضاء لدعم تطوير وتحديث خطط عملها وحتى الآن، قدمت ١١٦ من الدول الأعضاء بشكل طوعي خطط عملها إلى الإيكاو. وفي هذا الصدد، أبرزت الورقة مختلف أنشطة بناء القدرات، بما في ذلك عقد سبع حلقات دراسية للإيكاو، وتحديث

"الإرشادات المتعلقة بوضع خطط عمل الدول بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" (Doc 9988). كما أوردت الورقة مسألة النجاح في استكمال مشروع إيكاو للمساعدة بالشراكة مع الاتحاد الأوروبي ومع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية.

١٦-٥ وأبلغت اللجنة بالتعاون المستمر الذي تقوم به إيكاو مع منظمات دولية أخرى مشاركة في صنع السياسات المتعلقة بتغير المناخ، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وفي هذا الخصوص، أشارت اللجنة أيضاً إلى أن قمة الأمم المتحدة للعمل المناخي قد عقدت في ٢٣/٩/٢٠١٩، وهي تهدف إلى رفع المستوى العالمي للطموح وحفز العمل للتصدي لتغير المناخ، وأن إيكاو قد حضرت القمة.

١٦-٦ وأقرت اللجنة بالتقدم المحرز في كل عنصر من عناصر سلة التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي منذ انعقاد الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين، ووافقت على ضرورة دعم المنظمة في تنسيق وتسهيل ورصد إجراءات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي والإبلاغ عن التقدم المحرز بحلول الجمعية العمومية المقبلة.

١٦-٧ ووافقت اللجنة أيضاً على أن الجمعية العمومية يمكنها تشجيع إيكاو على مواصلة التعاون مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، وتوفير معلومات حول الأنشطة الحالية والمستقبلية، بما في ذلك بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وضمان قيادة إيكاو في جميع المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

١٦-٨ وفي ورقة العمل WP/58، قدم المجلس اقتراحاً لمراجعة قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، بيان موحد بسياسات وممارسات إيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ، الذي تمت مراجعته في ضوء التطورات الواردة في ورقة العمل WP/55 بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

١٦-٩ وفي التفتيح رقم ١ لورقة العمل WP/80، قدمت كوستاريكا، نيابة عن الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية، وصفاً للعمل الذي تم الاضطلاع به بشأن تحديث خطة عمل أمريكا الوسطى لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي. وقدمت تقديراً للانبعاثات الناتجة عن المشغلين الجويين الحائزين على شهادة مشغل جوي صادرة عن إحدى دول المنطقة، وحددت إمكانات التطبيق لمجموعة من التدابير التي سيتم تنفيذها تدريجياً في المنطقة.

١٦-١٠ وأعربت فرنسا في ورقة العمل WP/102 التي قدمتها بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني عن دعمهم لسلة التدابير الخاصة بالإيكاو، معترفين بأن استخدام وقود الطيران المستدام، مستكماً بظهور طائرات كهربائية بالكامل وطائرات كهربائية مختلطة، ينطوي على القدرة على الحد بشكل كبير من تأثير المناخ على الطيران. ورحبت الورقة أيضاً بالتقدم المحرز وحثت الجمعية العمومية على اتخاذ خطوات نحو تحديث رؤية إيكاو لعام ٢٠٥٠ لتشمل هدفاً طموحاً محدداً كميًا بحلول عام ٢٠٥٠. ووصفت الورقة التحديات الرئيسية المتعلقة بنشر وقود الطيران المستدام وحثت إيكاو والدول الأعضاء فيها أن تنظر في اتخاذ إجراءات سياساتية أقوى من أجل تحفيز الاستثمارات والمساهمة في تطوير سوق لوقود الطيران المستدام يتسم بالقدرة التنافسية من حيث التكلفة. وأكدت الورقة على أهمية التصدي لتأثير الطيران الدولي على تغير المناخ باعتماد منظور طموح طويل الأجل ودعت إيكاو إلى الاتفاق على هدف طويل الأجل للطيران الدولي، بما يتوافق مع الهدف المتمثل بدرجة حرارة قدرها ١,٥ درجة مئوية نص عليه اتفاق باريس.

١١-١٦ وفي ورقة العمل WP/176، سلطت الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، الضوء على أن ١٢ دولة أفريقية من الدول الأعضاء استقادت من مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، مما أظهر أهمية نجاح برامج المساعدة في تحقيق الهدف المتمثل في حماية البيئة. ومن خلال مشروع المساعدة بين الإيكاو - الاتحاد الأوروبي، قدمت هذه الدول الأفريقية الأعضاء اثنتي عشرة إلى الإيكاو خطط عمل حكومية صلبة للتخفيف من ثاني أكسيد الكربون. وأشارت الورقة إلى أن الدول الأفريقية الأعضاء الأخرى لم تستعد بعد من برامج المساعدة هذه ولتنفيذ تدابير تخفيف مختارة، وشجعت الدول الأعضاء وأمانة الإيكاو على تمويل برامج مماثلة وإنشاء برنامج دائم لمساعدة الدول الأعضاء وبناء قدراتها في مجال حماية البيئة.

١٢-١٦ وفي ورقة العمل WP/411، أبرزت غواتيمالا، برعاية الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية التقدم المحرز في إعداد وتحديث خطط العمل الحكومية فضلاً عن تطوير التضافر بين هيئات الطيران المدني وأصحاب المصلحة الرئيسيين لدى قيامهم بالعمل معاً لخفض الانبعاثات. كما أشارت إلى أن دول المنطقة ستستفيد تدابير تخفيف مختلفة لتقليل استهلاك الوقود وخفض الانبعاثات، وكذلك إلى دعمها للنتائج التي تمخض عنها المؤتمر الثاني للطيران وأنواع الوقود البديل والحاجة إلى وصل مختلف روابط سلسلة الإنتاج لوقود الطيران المستدام، التي تتطلب اتخاذ إجراءات منسقة مناسبة بين القطاعين العام والخاص.

١٣-١٦ وفي ورقة العمل WP/266، قدمت كينيا عرضاً موجزاً عن تجربتها والتقدم الذي أحرزته في مجال جمع البيانات المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي ورصدها والإبلاغ عنها. وشكل هذا جزءاً من مجموعة من المبادرات التي اتخذتها كينيا لتحديث وتعزيز خطة العمل الطوعية لتخفيف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران. وسلطت كينيا الضوء على الإنجازات التي حققتها حتى الوقت الحاضر، والدور الرئيسي الذي يجب أن يستمر برنامج الإيكاو لبناء القدرات بالقيام به.

١٤-١٦ وفي ورقة العمل WP/269، أعربت المكسيك عن دعمها للتقدم المحرز خلال فترة الثلاث سنوات الماضية لكل عنصر من عناصر سلة تدابير الإيكاو. وأبرزت دعمها للحلقات الدراسية السنوية للتقييم التي تنظمها الإيكاو من أجل دعم التحديد الكمي لرؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بشأن وقود الطيران المستدام، فضلاً عن عمل الإيكاو الرامي إلى تشجيع وتعزيز التكنولوجيات المبتكرة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مثل الطائرات الكهربائية والمختلطة، ما يُعد مكوناً حاسماً للأهمية لاستكشاف فرص خفض الانبعاثات على المدى الطويل الناجمة عن قطاع الطيران الدولي. وشجعت المكسيك الدول الأعضاء الأخرى على نشر جهودها للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران من خلال تطوير خطط عمل حكومية وتنقيحها، على أن تقدم الإيكاو المساعدة وبناء القدرات.

١٥-١٦ وفي ورقة العمل WP/323، سلطت الجمهورية الدومينيكية الضوء على الدور الذي تقوم به الإيكاو في مساعدة الدول في إطار نموذج تعاوني ناجح يمكن تكييفه مع الدول الأعضاء الأخرى، ولا سيما الدول النامية. وأشارت إلى أن مشروع بناء القدرات الخاص بالإيكاو والاتحاد الأوروبي، إلى جانب هيئات من بينها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية، أظهر أهمية برامج المساعدة لتحقيق الأهداف والغايات العالمية لحماية البيئة بصورة ناجحة. وحثت الجمهورية الدومينيكية الدول الأعضاء وأمانة الإيكاو على إنشاء برنامج دائم لمساعدة الدول الأعضاء وبناء قدراتها في مجال حماية البيئة.

١٦-١٦ وفي ورقة العمل WP/413، رحبت الجمهورية الدومينيكية بمبادرة الإيكاو بشأن خطط العمل الحكومية، وتبادلت تجربتها بتقديم ثلاث إصدارات من خطة عملها إلى الإيكاو، مما يدل على الدور الريادي في مجال الإدارة البيئية وفي اعتماد مختلف تدابير التخفيف، كما يحدث في المطارات.

١٧-١٦ وفي ورقة العمل WP/194، قام كل من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) والمجلس الدولي لطيران الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لاتحاد صناعات الطيران والفضاء، بتنسيق من فريق عمل النقل الجوي، بالإعراب عن عزمهم على خفض الانبعاثات من خلال التكنولوجيا ووقود الطيران المستدام والتدابير التشغيلية والبنية التحتية الأفضل وأبرزوا الجهود التي تبذلها الصناعية في تجاوز هدفها بشأن العمل في مجال المناخ على المدى القصير. وأعرب عن آراء مفادها أنه ينبغي للمجلس أن يضع، بالتعاون مع الصناعة، هدفاً طويلاً للأجل للطيران المدني الدولي يتعلق بالمناخ لاعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

١٨-١٦ وفي ورقة العمل WP/273، سلط المجلس الدولي لطيران الأعمال الضوء على أن طيران الأعمال أطلق مبادرات لتعزيز استخدام وقود الطيران المستدام، وأن سلسلة من العروض الإعلامية والتوضيحية إلى جانب نشر دليل المستخدم للمشغلين، سعت إلى تحسين فهم مضمون أنواع وقود الطيران المستدام للطيران والتوعية بشأنه وتشجيع زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام واستخدامه من قبل مشغلي الطائرات التجارية. كما طلب المجلس الدولي لطيران الأعمال إلى الإيكاو تسهيل السياسات المناسبة لتشجيع على إنتاج وقود الطيران المستدام بكميات أكبر، وطلب من الدول الأعضاء تنفيذها.

١٩-١٦ وأقرت اللجنة إحدى عشر ورقة عمل قدمت لأغراض أخذ العلم. ولم تقدم إلى الاجتماع لكن ملخصاتها ترد أدناه:

٢٠-١٦ وفي ورقة العمل WP/81، قدمت الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية وصفاً لعملها الرامي إلى تحسين البيئة من خلال إرساء مبادئ توجيهية تسمى "الورقة الخضراء".

٢١-١٦ وفي ورقة العمل WP/605، قدمت الصين والاتحاد الروسي البيان المشترك بشأن إنشاء آلية عالمية منصفة وفعالة تُعنى بالطيران الدولي وتغير المناخ، بالإضافة إلى وضع نظام عالمي للحوافز الاقتصادية البديلة يهدف إلى تخفيض حقيقي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي من خلال التحديث الفني العالمي لقطاع الطيران من أجل تحسين سلامة الطيران وتنفيذ أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. كما دعت الصين والاتحاد الروسي الجمعية العمومية إلى مطالبة رئيس مجلس الإيكاو بإبلاغ الأمانة العامة بهذا الموقف الذي تبنته الدول التي وافقت على البيان.

٢٢-١٦ وفي ورقة العمل WP/274، عرضت الجمهورية الدومينيكية تخطيطها الاستراتيجي لتحقيق تقدم في التنمية المستدامة في قطاع الطيران الحكومي.

٢٣-١٦ وفي ورقة العمل WP/510، قدمت أندونيسيا موجزاً لأهمية التقدم المحرز في مجال حماية البيئة.

٢٤-١٦ وفي ورقة العمل WP/525، عرضت اليابان خططها التكيفية وجهودها الرامية إلى إنشاء تدابير بيئية للحؤول دون تغير المناخ، فضلاً عن المشاركة في نقاط مهمة في الترويج للسياسات ذات الصلة.

٢٥-١٦ وفي ورقة العمل WP/526، قدمت ألمانيا لمحة عامة حالية عن مفهوم إنتاج الوقود المستدام للطائرات النفاثة باستخدام الطاقة الكهربائية المتجددة الإضافية، أي ما يُعرف بتحويل الطاقة إلى سائل.

٢٦-١٦ وفي ورقة العمل WP/531، قدمت الولايات المتحدة معلومات عن التحسينات التاريخية التي أجرتها في كفاءة الطيران، وعن البحوث وعمليات التطوير المستمرة للتحسينات في مجال التكنولوجيا والعمليات ووقود الطيران المستدام من قبل حكومة الدولة وقطاع الطيران.

٢٧-١٦ وفي ورقة العمل WP/277، طالب التحالف الدولي للطيران المستدام بالحاجة الملحة لقيام جميع الدول والقطاعات بالمساهمة في تحقيق الأهداف التي حددها اتفاق باريس، والتي عززها التقرير الخاص الأخير للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ بشأن تأثيرات الاحترار العالمي الناجم عن ارتفاع درجة الحرارة بمقدار ١,٥ درجة مئوية، مع الإشارة إلى أن المنظمة البحرية الدولية وافقت مؤخراً على هدف مناخي طويل الأجل للقطاع البحري الدولي. كما وضع التحالف الدولي للطيران المستدام جدولاً زمنياً مُتَوَرِّحاً للإيكاو للاتفاق على هدف طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي، في موعد أقصاه انعقاد الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٢.

٢٨-١٦ وفي ورقة العمل WP/354، قدم المجلس الدولي للمطارات معلومات أساسية عن المطارات ووجهات نظر المجلس الدولي للمطارات بشأن حماية البيئة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتكييف تغير المناخ، كما شدد على دعم المجلس الدولي للمطارات لعمل الإيكاو بشأن حماية البيئة من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وغيرها من الوسائل الأخرى.

٢٩-١٦ وفي التتقيح رقم ١ لورقة العمل WP/560، قدم التحالف الدولي للطيران المستدام معلومات أعدها انطلاقاً من القاعدة إلى القمة لعملية جرد عالمية لثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران للعام التقويمي ٢٠١٨.

٣٠-١٦ وفي ورقة العمل WP/561، عرض التحالف الدولي للطيران المستدام رؤيته بشأن مسار للطيران الدولي يتسم "بانعدام التأثير المناخي" حتى عام ٢٠٥٠.

٣١-١٦ أقرت اللجنة بالنتائج المحرزة في إطار مبادرة الإيكاو لخطط العمل الوطنية، واتفقت على أنه ينبغي لأمانة الإيكاو أن تواصل تعزيز أنشطة الإيكاو في بناء القدرات والمساعدة في إعداد وتنفيذ خطط العمل الوطنية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، بما في ذلك تنظيم الحلقات الدراسية والتدريب وتوفير الإرشادات والأدوات وتسهيل الوصول إلى الموارد المالية والخبراء وإجراء دراسات جوى إضافية، لا سيما في الدول النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

٣٢-١٦ ووافقت اللجنة أيضاً على أنه ينبغي تشجيع المزيد من الشراكات بين الدول لمساعدة تلك التي لم تقم بعد بإعداد خطط عمل وطنية أو+++++++ تحسينها، بما في ذلك من خلال برنامج الأصدقاء لخطط العمل الوطنية التابع للإيكاو.

٣٣-١٦ ولاحظت اللجنة أيضاً الاقتراحات المقّدمة من بعض الدول الأعضاء بشأن توفير موارد إضافية من أجل وضع خطط عمل وطنية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وإجراء دراسات جوى وتنفيذ تدابير التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مثلاً، من خلال وضع شراكات إضافية بين الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية.

٣٤-١٦ وفيما يتعلق بوقود الطيران المستدام، لاحظت اللجنة أنه لا يزال هناك العديد من التحديات تواجه مسألة نشر وقود الطائرات المستدام على نطاق تجاري. وفي هذا الصدد، وافقت على ضرورة أن تدعم الدول الأعضاء العمل بشأن رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، بما في ذلك تنظيم الحلقات الدراسية تقييمية سنوياً، مع الاعتراف في الوقت ذاته بوجهات النظر المتباينة بشأن ما إذا كان من الضروري تعيين نسبة كمية من وقود الطيران المستدام لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠، وبشأن نهج كيفية تحديد هذا الهدف الكمي من حيث النسبة (نهج يتجه إما من أعلى إلى أسفل أو من أسفل إلى أعلى).

كما أبرزت اللجنة الحاجة إلى قيام الإيكاو بتوفير منتدى لتبادل المعلومات وتسهيل فهم أفضل لوقود الطيران الذي يحتوي نسبة أصغر من الكربون.

٣٥-١٦ وفيما يتعلق بالهدف العالمي الطموح طويل الأجل للطيران الدولي، لاحظت اللجنة أن ورقة العمل WP/55 المقدمّة من مجلس الإيكاو تضمنت طلباً لمواصلة العمل على إمكانية تقديم هدف عالمي طموح طويل الأجل، على النحو المطلوب في الفقرة ٩ من القرار ٣٩-٢ خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية. كما لاحظت أيضاً أن أغلبية واضحة من الدول اقترحت ضرورة إعطاء الأولوية للعمل على هدف طموح عالمي طويل الأجل بحلول الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية الإيكاو، في حين عارض آخرون مثل هذه الاقتراحات، مع الاعتراف ببعض الاختلافات في وجهات النظر عما إذا كان من الضروري تحديد هدف طموح آخر طويل الأجل وحول النهج الخاصة بكيفية تحديد هذا الهدف الطموح طويل الأجل. (نهج يتجه إما من أعلى إلى أسفل أو من أسفل إلى أعلى).

٣٦-١٦ واستندت اللجنة عقد الأمين العام للأمم المتحدة قمة المناخ للأمم المتحدة من أجل رفع الطموح لاتخاذ إجراءات بشأن المناخ من جانب جميع البلدان وجميع القطاعات، وأن الإيكاو قد شاركت في تسليط الضوء على أهمية التحالفات والشراكات لتسريع تنفيذ التكنولوجيات الخضراء والابتكارات التي من شأنها أن توصل التقليل من الانبعاثات الناتجة عن الطيران على المدى الطويل. ودُكرت اللجنة بأن معرض الإيكاو للابتكار الذي أقيم في مونتريال في الفترة من ٢٢ إلى ٢٣/٩/٢٠١٩ قد عرض التكنولوجيات المبتكرة المستمدة من البيئة وحلول الطاقة المتجددة، والتي تعد مكونات مهمة لاستكشاف فرص خفض الانبعاثات على المدى الطويل لقطاع الطيران الدولي.

٣٧-١٦ وتم الإعراب عن وجهات نظر أخرى حول الحاجة إلى تقديم رسالة واضحة في الفقرة ٩ من القرار ٣٩-٢ للتأكيد على ضرورة الملحة لاعتماد هدف طموح عالمي طويل الأجل، في ضوء الدعوة إلى المزيد من الطموح والإجراءات العاجلة، الناشئة عن قمة المناخ للأمم المتحدة وإضرابات الشباب الأخيرة بشأن المناخ، بما في ذلك تلك التي نُظمت في مونتريال في ٢٧/٩/٢٠١٩. ومع ذلك، أوضحت دول أخرى ضرورة اغتنام الفرصة لتنفيذ الأهداف الطموحة التي حُدّدت بالفعل كخطوة أولى. ورأت بعض الدول أنه إذا تم إدخال تغييرات على القرار ٣٩-٢، فإنه سيلزم النظر أيضاً في إجراء تعديلات على فقرات أخرى، وليس فقط على الفقرة ٩. وفي هذا الصدد، طلب وفد الاتحاد الروسي إنشاء فريق عامل مخصص للتوصل إلى اتفاق بشأن بعض نقاط مشروع قرار تغيير المناخ، الأمر الذي أيدته بعض الدول، إلا أنه لم يتم قبول الاقتراح.

٣٨-١٦ واتفقت أغلبية واضحة من الدول على ضرورة توفير المزيد من الوضوح للمجلس حتى يحدد أولويات العمل المتعلقة بجدوى تحديد هدف عالمي طويل الأجل لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، والخيارات الحالية المطروحة، تليها خريطة طريق للتنفيذ، للنظر فيها بحلول الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو. وأعربت عن ضرورة إنجاز العمل بدعم فني من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وبالتشاور مع الدول والصناعة والجهات المعنية الأخرى استناداً إلى المبادرات القائمة والمُقررة، بما في ذلك التكنولوجيات المبتكرة والشراكات بين الدول والصناعة، مع توفير الدعم اللازم، بما في ذلك بناء القدرات والمساعدة الفنية، للدول التي تتدرج ضمن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". ورفضت دول أخرى إعطاء الأولوية لهذا العمل بشأن جدوى تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل، وطلبت إلى المجلس تقييم مدى تنفيذ الخطط الوطنية للدول من حيث رؤيتها الطويلة الأجل، والتوصل إلى فهم أفضل للموارد المتاحة لمساعدة البلدان النامية فيما يتعلق بالتكنولوجيا وبناء القدرات والتمويل، وكذلك ضمان الإنصاف في ضوء الظروف الخاصة وقدرات الدول المعنية.

٣٩-١٦ وبالنظر في القرار المحدّث ٣٩-٢، أعربت أغلبية واضحة من الدول عن تأييدها لمشروع نص القرار المقترح في مرفق ورقة العمل WP/58 دون أي تغيير آخر، وأصرّت دول أخرى على ضرورة تعديل مشروع القرار وقدمت اقتراحاتها المحددة بشأن التعديلات. وبعد البيانات الشفوية التي أدلت بها بعض الدول الأعضاء، قدمت ثلاث دول أعضاء مدخلات خطية إلى الاجتماع نُشرت على موقع الإيكاو الإلكتروني (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf) وعُرضت على اللجنة.

٤٠-١٦ واقترحت الصين والاتحاد الروسي نقل المرفق - "المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق (MBMs) في مجال الطيران الدولي" من مشروع القرار قيد النظر إلى مشروع القرار المقدم في ورقة العمل WP/59. إلا أن الاقتراح قد رُفض.

٤١-١٦ وعلى الرغم من اعتراضات بعض الدول، وافقت اللجنة بالأغلبية على توصية الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

القرار ١/١٦: بيان موخّذ بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير 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 تغيير المناخ العالمي؛

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

وتقر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في ١٤ هدفاً من ١٧ هدفاً من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك هدف التنمية المستدامة رقم ١٣ - "القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغيّر المناخ وآثاره"؛

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناءً على طلب من الإيكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغيير 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 النقل الجوي القطاع المطرد؛

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير 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) الى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الإيكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن 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؛

وإذ تعترف بالأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمدهت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دورتيها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين في ٢٠١٣ و٢٠١٦، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفه في درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛

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

وتؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران، **وتلاحظ** الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والمجلس الدولي لطيران الأعمال ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي، ومواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١,٥٪ سنويا من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، من أجل تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاته من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥؛

وتذكر باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس وتقرّ بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة؛

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

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

وتشير إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في تطوير سلة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية ووقود الطيران المستدام والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

وإقراراً منها بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المصنعة اليوم تزيد كفاءتها في استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي؛

وإذ ترحب باعتماد معيار ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات من قبل المجلس في مارس ٢٠١٧؛

واعتراضاً منها بالعمل المضطرب به للنظر في الجوانب البيئية لانتهاج عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

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

وترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي استُكمل بالنسبة للحزمة صفر والحزمة ١ ونتائج أول تحليل عالمي لكفاءة الطيران الأفقي؛

وترحب بعقد ندوات الإيكاو عن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩؛

وتشير إلى أن المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) الذي انعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، خاصة استخدام أنواع الوقود المطابق على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛

وتشير أيضاً إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديل قد وضع إطاراً عالمياً للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديل تم من خلاله تسجيل تقدم، بما في ذلك ستة أساليب لترخيص أنواع وقود الطيران البديل حتى تاريخه، ومطارات أخرى تقوم بتوزيع هذه الأنواع من الوقود؛

وتشير كذلك إلى أن المؤتمر الثاني عن الطيران والوقود البديل في أكتوبر ٢٠١٧ (CAAF/2) قد اعتمد توصيات وأقر إعلاناً في هذا الشأن، بما يشمل رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، كمسار ملهم وحي لنسبة كبيرة من أنواع وقود الطيران لكي يحل محلها وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقر بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود المستدام للطيران المطابق سهل الإحلال تم إثباتها ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

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

وتقر بأن معايير الاستدامة وترخيص الاستدامة وتقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود تُعتبر جزءاً من العمل الجاري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)؛

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

وتشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال من أجل إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، وأن هذه المبادئ التوجيهية قد أُعدت على النحو الوارد في قراري الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

وتلاحظ أن المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمثيلاً 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 الإيكاو Doc 9988 "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الإيكاو للمنافع البيئية وأداة منحنى تكلفة التخفيض الهامشي؛

وترحب بما قامت به طوعاً ١١٤ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٣ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط العمل عملها إلى الإيكاو حسب الوضع السائد في يونيو ٢٠١٩؛

وتسلم 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؛

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

وتعترف بالمساعدة التي تقدمها الإيكاو في شراكة مع منظمات أخرى، بما في ذلك مع الاتحاد الأوروبي لتقديم الدعم المالي لدول أعضاء أفريقية وكاريبية مختارة من أجل إعداد وتقديم وتنفيذ خطط عمل، ومع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية لتسهيل عمل الدول الأعضاء على خفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث المستمر عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٤٠-١٧ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٠-١٩: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣ للجمعية العمومية، ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛
- ٢- **تطلب من المجلس:**

(أ) أن يكفل اضطلاع الإيكاو بدورها القيادي المستمر في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛

(ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة تتضمن حلولاً فنية وتدبير قائمة على السوق، مع مراعاة ما قد يكون لهذه التدابير من آثار محتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة على حد سواء؛

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

٣- تؤكد مجدداً على ما يلي:

(أ) ينبغي أن تواصل الإيكاو اتخاذ مبادرات لنشر معلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران، وتواصل توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن الحلول الكفيلة بالتصدي لانبعاثات الطيران؛

(ب) ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي ستخفض الانبعاثات الصادرة عن 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 الإيكاو لتحسين كفاءة الوقود على الصعيد العالمي بنسبة متوسطة قدرها ٢٪ سنوياً حتى عام ٢٠٢٠ ولتحقيق هدف عالمي طموح في مجال تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٥٠، تُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم مقابل إيرادات كل طن كيلومتري يتم نقله؛

٥- **توافق** على أن الهدف الوارد في الفقرة ٤ أعلاه، لن ينسب التزامات محددة إلى دول فردية، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركيز انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٦- **تقرر** أيضاً، دون أن تتسبب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الإيكاو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداءً 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 الإيكاو من أجل بلوغ الأهداف الطموحة الجماعية، بما في ذلك تحديث إدارة الحركة الجوية، والإسراع باستخدام تكنولوجيات الطائرات المقتصدة في استهلاك الوقود، وتطوير واستعمال أنواع الوقود المستدامة للطيران، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٨- **تتفق** على أن تستعرض، في دورتها الحادية والأربعين، 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 تحديد هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، خاصة عن طريق تقييم نصيب الطيران الدولي في ميزانية الكربون العالمية في ضوء درجتي الحرارة ٢ درجة مئوية و ١,٥ درجة مئوية، 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 الحادية والأربعين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

١٠- **تشجّع** أيضاً الدول على أن تقدم طوعاً خطط عمل تبين 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 ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠٢١ 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 يتسنى لها إعداد خطط عمل، وإتاحة خطط العمل المقدمّة 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 ٢٠٢١، 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 تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

١٦- **مع الإقرار** بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، تحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفا 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 الإيكاو من المساعدة، بوسائل منها برنامج أصدقاء خطة عمل الإيكاو وتيسير الوصول إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات، للبلدان النامية والإبلاغ عن النتائج المحققة، فضلا التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠٢١ وخلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛

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

١٨- **تطلب** من الدول القيام بما يلي أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف إلى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقارير التقييم وكفالة أن تتضمن عمليات التقييم المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

١٩- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

(أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمّة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي إلى خفض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي أو الحد منه، ويجري مزيدا من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ؛

(ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقّعية لتقييم آثار الطيران؛

(ج) أن يواصل تقييم تكلفة ومنافع مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛

(د) مساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معا بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

٢٠- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد الكفاءة في استهلاك الوقود؛ والعمل معا من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛

(ب) أن تعجل بالاستثمار في البحث والتطوير كيما تُسوّق تكنولوجيا أكثر كفاءة؛

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

(أ) تحديث معيار ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات حسب الاقتضاء؛

(ب) بتحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

٢٢- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛ والعمل مع الإيكاو لإيصال المنافع البيئية إلى جميع الأقاليم والدول، مع مراعاة استراتيجية حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛

(ب) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛

(ج) العمل معا من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء؛

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

(أ) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن والتدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي والتركيز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية؛ وتشجيع الدول والجهات المعنية على تطوير إدارة الحركة الجوية التي تحقق أقصى منافع بيئية؛

- (ب) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛
- (ج) أن يواصل توفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البناءات الذكية والطاقة المتجددة والتنقل المراعي للبيئة والمرونة في مواجهة تغير المناخ والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛
- (د) نشر وتحديث الإرشادات بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئياً في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛

٢٤- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

- (أ) اتباع نهج منسق من أجل الإدارات الوطنية من أجل إجراءات سياسة واستثمار للتعجيل بطريقة ملائمة بتطوير مصادر طاقة نظيفة ومتجددة للطيران، بما في ذلك استخدام أنواع مستدامة من وقود الطيران البديل، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛
- (ب) النظر في استخدام حوافز لتشجيع استعمال مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة في مجال الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدامة؛
- (ج) 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؛
- (د) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تقي بما يلي 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؛
- (هـ) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام؛ ومواصلة العمل معاً من خلال الإيكاو لوضع معايير الاستدامة لأنواع وقود الطيران المستدامة ضمن العمل الذي يُضطلع به لتنفيذ خطة كورسيا؛

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

- (أ) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ويسهل إقامة شراكات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر نظيفة ومتجددة للطاقة من أجل الطيران، بما في ذلك أنواع مستدامة من وقود الطيران، من خلال ندوات إقليمية؛

(ب) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للإيكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛

- (ج) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛
- (هـ) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛
- (و) أن يواصل إجراء عملية لتقييم الوضع من أجل الاستمرار في تقييم التقدم المحرز في تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ونشره، بما في ذلك المواظبة على تنظيم حلقات العمل والحلقات الدراسية في إطار التحضير للمؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في موعد أقصاه عام ٢٠٢٥، بهدف تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لأنواع وقود الطيران المستدامة لتضمينها حصة محددة من وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠؛

٢٦- **تطلب** إلى المجلس أن يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تدابير التكيف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ ووضع إرشادات بشأن إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛

٢٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدُّ الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، بما في ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو التي تتضمن أيضاً انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدماً في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المتبعة داخل المنظمة.

الملحق

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

- (أ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛
- (ب) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ج) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تساهم في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة من الناحية الإدارية؛
- (هـ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تكون فعّالة من حيث التكاليف؛
- (و) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتصف بالازدواجية ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛
- (ز) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تحد من تسرب الكربون وتشوهات الأسواق إلى أدنى حد؛
- (ح) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛
- (ط) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تقر بالإنجازات والاستثمارات السابقة واللاحقة في كفاءة وقود الطائرات وفي التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛
- (ي) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تفرض عبئا اقتصاديا غير مناسب على الطيران الدولي؛
- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استنادا إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تجنبها، عند الضرورة؛
- (م) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛
- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على آليات السوق عن إيرادات، يوصى بشدة بأنه ينبغي تطبيقها في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بما فيها تخفيف الآثار والتكيف معها، وكذلك في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية.
- (س) عند تحقيق خفض الانبعاثات بواسطة التدابير القائمة على آليات السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.
- (ع) ينبغي أن تُراعي التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

البند ١٧: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

١٧-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلساتها الخامسة، والسادسة، والسابعة، والحادية عشرة، والثانية عشرة، والثالثة عشر في موضوع حماية البيئة استناداً إلى التقارير المقدّمة من المجلس حول التقدّم الذي أحرزته أنشطة المنظمة بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) وذلك على النحو الوارد في ورقتي العمل WP/56 و WP/59، ونظرت في مقترحات المجلس لتعديل قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق" (WP/59). وبالإضافة إلى ذلك، قدّمت الدول والمراقبون ٢٥ ورقة: WP/79 التتقيح رقم ١، و102، و139، و159، و177، و193، و227، و228 التتقيح رقم ١، و229، و265، و266، و267، و289، و290، و291، و306، و338، و339، و407، و409، و411، و472، و482، و527 التتقيح رقم ١، و529 التتقيح رقم ١.

١٧-٢ وفي ورقة العمل WP/56، أفاد المجلس عن التقدم الذي أحرزته أنشطة الإيكاو بشأن "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (خطة كورسيا) منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وفي معرض الاستجابة لطلب الجمعية العمومية، اعتمد المجلس في شهر يونيو ٢٠١٨ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة كورسيا باعتبارها الطبعة الأولى من المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي من الملحق السادس عشر - حماية البيئة، التي أصبحت واجبة التطبيق اعتباراً من أول يناير ٢٠١٩. وأبلغ المجلس أيضاً عن إصدار الطبعة الأولى من المجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة (Doc 9501) في أغسطس ٢٠١٥، وفيما يتعلق بعناصر تنفيذ خطة كورسيا، فقد تضمنت الورقة تقريراً عن التقدّم المحرّز بشأن أداة الإيكاو لتقييم ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنه (CERT)، وأنواع الوقود المؤهلة في إطار خطة كورسيا، ووحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار خطة كورسيا، والسجل المركزي لخطة كورسيا (CCR)، فضلاً عن الخطوات التالية.

١٧-٣ وفيما يتعلق بأنشطة التوعية وبناء القدرات في إطار خطة كورسيا، فقد أفادت ورقة العمل WP/56 عن قيام الإيكاو بتنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل إقليمية خلال فترة الثلاث سنوات للمساعدة على بناء قدرات الدول من أجل إعداد نُظُمها للرصد والإبلاغ والتحقق. وألقت الورقة الضوء أيضاً على الأنشطة المضطلع بها في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا، كما ألقت الضوء بشكل خاص على شراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا التي تضمنت ١٥ دولة مانحة و٩٨ دولة مستفيدة. ومن الأنشطة الأخرى ذات الصلة التي ألقت الورقة الضوء عليها دورة الإيكاو للتدريب على التحقق من الامتثال لخطة كورسيا، التي تتيح لكيانات التحقق المحتملة التدريب على كيفية التحقق من تقارير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

١٧-٤ كما قدمت ورقة العمل WP/56 معلومات أساسية بشأن مناقشة المجلس وقراره بشأن صياغة الفقرة ١٨ من منطوق القرار المنقّح للجمعية العمومية ٣٩-٣، على أساس الصيغة المستخدمة في الفقرات ٧ و٨ و٩ من ديباجة القرار، وذلك على النحو الوارد في المرفق بورقة العمل WP/59 (انظر أدناه).

١٧-٥ وفي ورقة العمل WP/59، قدم المجلس اقتراحاً بتتقيح قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ في ضوء التطورات التي استُجبت منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن خطة كورسيا، وذلك على النحو المبين في ورقة العمل WP/56.

١٧-٦ وفي ورقة العمل WP/79 التتقيح رقم ١، لخصت الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية نتائج تحليل أجري بشأن أهمية تحقيق أوسع مشاركة ممكنة من الدول في خطة كورسيا منذ بدايتها.

٧-١٧ وفي ورقة العمل WP/102، المقّمة من فرنسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، أعربت هذه الدول عن دعمها القوي لسلة الإيكاو للتدابير التي تتضمن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)، وأقرت بالإنجازات التي تحققت بالفعل. وقد انضم جميع الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني إلى خطة كورسيا طوعاً اعتباراً من المرحلة التجريبية، وهي منخرطة تماماً في تنفيذ خطة كورسيا وتدعم تنفيذها بشكل كامل. كما أعربت عن الأهمية الحاسمة لتنفيذ جميع الدول والأقاليم لخطة كورسيا تنفيذاً فعالاً والمشاركة فيها اعتباراً من المرحلة التجريبية.

٨-١٧ وفي ورقة العمل WP/177، أعربت الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، عن ضرورة انضمام الدول طوعاً إلى خطة كورسيا اعتباراً من المرحلة التجريبية لمواجهة التحديات المتعلقة بتنفيذها ولجني فوائدها، وأن تكون مستعدة لمرحلة وجوب تطبيقها. وأبرزت الورقة أيضاً ضرورة التوسع في برامج بناء القدرات، والاستفادة من التجربة الناجحة لمشروع المساعدة المشتركة الذي تقوم به الإيكاو بالاشتراك مع الاتحاد الأوروبي، وزيادة تسهيل حصول الدول على الموارد المالية والخبرة الفنية ونقل التكنولوجيا من خلال الأنشطة التعاونية والشراكات الفعّالة.

٩-١٧ وفي ورقة العمل WP/229، أبرزت سنغافورة وأستراليا وكندا وفيجي وإندونيسيا واليابان وجزر مارشال وناورو ونيوزيلندا بالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وترينيداد وتوباغو والولايات المتحدة أن التنفيذ الناجح لخطة كورسيا يستلزم الانضمام إليها طوعاً من جانب مجموعة دول مؤثرة وكبيرة بدرجة كافية، وأن الشراكة القوية بين الإيكاو والدول وقطاع الطيران في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا يبرهن على أن هناك جبهة ملتزمة وموحّدة في قطاع الطيران لضمان اتباع نهج متسق إزاء تنفيذ خطة كورسيا. كما تضمنت اقتراحات من أجل مزيد من التحسين الذي يشمل تعزيز بناء القدرات من خلال برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)؛ وزيادة عدد هيئات التحقق المعتمدة من خلال تعزيز التدريب؛ والتوجيه في الوقت المناسب بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار خطة كورسيا وأنواع الوقود المؤهلة في إطار خطة كورسيا.

١٠-١٧ وفي ورقة العمل WP/289، أبرزت البرازيل وغواتيمالا، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، أهمية كافة عناصر سلة التدابير الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة للطيران المدني. وتم التشديد على جدوى التنفيذ المناسب لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا، وأعربت عن دعمها لبرنامج الإيكاو لمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا. كما شددت الورقة على أهمية الاستعراض الدوري لخطة كورسيا المتوقع إجراؤه في عام ٢٠٢٢، وطلبت من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران إجراء الدراسات اللازمة لدعم هذا الاستعراض.

١١-١٧ وفي ورقة العمل WP/306، أوضحت الصين والاتحاد الروسي أن الإيكاو لم تول الاعتبار بشكل متوازن للشواغل لدى مختلف الأطراف ولمواقفهم في سياق تسهيل تنفيذ خطة كورسيا. وتقول الورقة أنه لن يمكن للبلدان، لا سيما البلدان النامية، أن تصبح أكثر ثقة في الجهود التي تبذلها الإيكاو في مجال الطيران الدولي وتغيّر المناخ وإبداء المزيد من الاستعداد للمشاركة في التعاون الدولي في تنفيذ خطة كورسيا إلا بضمان العدالة الإجرائية في صنع القرار والعدالة الأخلاقية في عناصر تصميم آلية التنفيذ. واقترحت الورقة أيضاً أن يُسمح للدول أن تتخذ خطة كورسيا وفقاً لنهج يتم تقريره على الصعيد الوطني وتستكمل آلية للحوار والتشاور على الصعيد الدولي بين مجلس الإيكاو والدول المعنية، واقترحت أن يُطلب إلى المجلس، في ضوء المعلومات ذات الصلة من الدول، إجراء الاستعراض الدوري لخطة كورسيا وفقاً للمبادئ الإرشادية الواردة في المرفق بالقرار ٣٩-٢ الصادر عن الجمعية العمومية.

١٢-١٧٤ وسلّطت ورقة العمل WP/411، التي قدّمتها غواتيمالا، برعاية الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الضوء على الحاجة الملحة لتنظيم تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا، وبينما أصدرت عدة دول من أمريكا اللاتينية قواعد ذات صلة، هناك دول أخرى تعمل على وضع مثل هذه القواعد، وذلك استناداً إلى المُجلّد الرابع من الملحق السادس عشر المعتمد. كما شدّدت على أهمية برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا، بما في ذلك الفوائد التي تعود على التحالفات بين الدول، مثل شراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا.

١٣-١٧ وفي ورقة العمل WP/228 التتويج رقم ١، اقترحت الهند أن يكون الأساس لخطة كورسيا هو اعتماد مبدأ لتحديد انبعاثات الطيران "تقف وراءه الدول" وليس مشغلي شركات الطيران وأن توكل مسؤولية خفض الانبعاثات إلى الدول بدلاً عن مشغلي شركات الطيران. وأبرزت بوجه خاص ضرورة وجود معيار خط أساس يتسم بالعدالة والمساواة، واقترحت بديلاً لهذا المعيار. وشدّدت الورقة على الانعكاسات المحتملة للنهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪ على مشغلي الطائرات ممن يسهمون بحصة متدنية في الزيادة العالمية في الانبعاثات. كما أعربت عن رأي مفاده أن أي قيود تتعلق بنوع وحدات التعويض المؤهلة أو توقيتها قد يقلل من إتاحتها، ويرفع من سعر تلك الوحدات في السوق (تكلفة الامتثال للخطة). كما لاحظت الورقة الافتقار إلى الإرشادات القانونية اللازمة لإنفاذ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالخطة فضلاً عن الحاجة إلى ضمان تزامن متطلبات الخطة مع قواعد الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بشأن تغيّر المناخ.

١٤-١٧ وفي ورقة العمل WP/227، سلطت كندا الضوء على أهمية بناء القدرات والتدريب، وأكدت من جديد دعمها المستمر لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (CORSA-ACT). وشدّدت على الوقت الذي يستغرقه إعداد البنية الأساسية والإجراءات اللازمة لاعتماد هيئات التحقق. وأعربت الورقة عن أن الاستعراضات الدورية لخطة كورسيا ستساعد على ضمان استمرار ملاءمة خطة كورسيا وتحسينها مع الوقت، كما أبرزت أهمية اعتماد البرامج وأنواع المشاريع المحتملة التي جرى تأكيدها قبل بدء الالتزامات بالتعويض في عام ٢٠٢١.

١٥-١٧ وفي ورقة العمل WP/265، ناقشت غيانا جهودها المتعلقة بالبيئة، وسلطت الضوء على التزامها بالمشاركة في المرحلة التجريبية لخطة كورسيا. كما أعربت الورقة عن دعم غيانا الكامل للجهود التي تبذلها الإيكاو في إطار شراكات أصدقاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا.

١٦-١٧ وفي ورقة العمل WP/266، وصفت كينيا مساهماتها في الأنشطة المتعلقة بخطة كورسيا، بما في ذلك مشاركتها في مشروع تنفيذ محدود النطاق لاختبار أحكام نظام الرصد والإبلاغ والتحقق المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية لخطة كورسيا، وقرارها بالمشاركة طوعاً في خطة كورسيا في مرحلتها التجريبية، وجهودها الرامية إلى ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، ودعمها لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا بوصفها دولة مانحة.

١٧-١٧ وفي ورقة العمل WP/267، أعربت المكسيك عن دعمها للتقدّم الكبير المُحرز بشأن التنفيذ في الوقت المناسب لخطة كورسيا، بما في ذلك برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وشراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا فيما بين الدول، مبرزة الأهمية الحاسمة لاتباع نهج مُنسّق في إطار خطة كورسيا من أجل تسهيل التعاون العالمي لتقديم المساعدة وبناء القدرات من أجل تنفيذ خطة كورسيا.

١٨-١٧ وفي ورقة العمل WP/290، ألفت البرازيل الضوء على الحاجة إلى وضع معيار من أجل حساب خط الأساس لأطراف الجديدة، ومن أجل قرار من المجلس عن الوحدات المؤهلة والاعتراف بالظروف الخاصة لآليات الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بشأن تغيّر المناخ. وكانت البرازيل من الرأى بأن آلية التنمية النظيفة (CDM) والآلية المنشأة بموجب المادة ٦، الفقرة ٤

من اتفاقية باريس تشكلاً أساساً للتنفيذ الناجح لخطة كورسيا حيث يمكنها توفير وحدات على نطاق واسع، مع ضمان السلامة البيئية.

١٧-١٩ وفي ورقة العمل WP/291، سلطت البرازيل الضوء على شواغلها إزاء سبل تحقيق الأهداف المناخية للإيكاو على المدى الطويل، مما سيتطلب زيادة في نسب وقود الطيران المستدام (SAF)، وضمان مسار سلس يمكن التنبؤ به لإلغاء التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا تدريجياً بحلول عام ٢٠٣٥. ولمعالجة هذه الشواغل، فقد اقترحت البرازيل أن يُجري المجلس دراسة ويقترح آلية من أجل الانتقال السلس من التعويضات في إطار خطة كورسيا إلى وقود الطيران المستدام.

١٧-٢٠ وفي ورقة العمل WP/529 التتويج رقم ١، قدم الاتحاد الروسي تحليلاً للأثار البيئية والاقتصادية السلبية لاستحداث خطة كورسيا، لا سيما بالنسبة للاقتصادات النامية والناشئة، يشكك في جدوى الاستمرار في تنفيذ خطة كورسيا. واقترح الاتحاد الروسي، في مشروع قرار الجمعية العمومية البديل المرفق، أن ينظر مجلس الإيكاو في إعداد نظام عالمي.

١٧-٢١ لحواجز اقتصادية يتخذ شكل آلية تنمية نظيفة للطيران المدني الدولي. فضلاً عن ذلك، تُدعى الجمعية العمومية إلى النظر، كبديل معقول لتنفيذ خطة كورسيا، في إمكانية الشروع في إنشاء قوات طيران دولية منتقلة، تحت رعاية الأمم المتحدة، لمكافحة حرائق الغابات وغيرها من الكوارث الطبيعية، يمكنها أن تلبّي أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، بوصفها مساهمة حقيقية في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

١٧-٢٢ أما ورقة العمل WP/193 المقدّمة من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لرابطات صناعات الطيران والفضاء بتنسيق من فريق عمل النقل الجوي، فقد أعربت عن الدعم القوي من قطاع الطيران لخطة كورسيا. كما لاحظت الورقة أن تنفيذ خطة كورسيا يتفادى الحاجة إلى تطبيق تدابير تسعير كربون مكررة على انبعاثات الطيران الدولي على أساس إقليمي أو وطني أو دون وطني وتؤكد على حقيقة أن خطة كورسيا قد اعتمدت مع الاعتراف الواسع بأنها يجب أن تكون التدبير الوحيد القائم على آليات السوق الذي يُطبّق على الرحلات الدولية على أساس أنه لا ينبغي حساب الانبعاثات لأكثر من مرة. كما ناقشت الورقة شواغل قطاع الطيران التي ترى أن تنفيذ خطة كورسيا وفعاليتها يمكن أن تقوضها سياسات فرادى الدول ومجموعات الدول التي تطبق أو تتظر في أمر تطبيق أداة تسعير الكربون أو ضريبة التذاكر لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي، بالإضافة إلى خطة كورسيا.

١٧-٢٣ وفي ورقة العمل WP/139، سلط اتحاد النقل الجوي الدولي الضوء على الأهمية البالغة لامتنال جميع الدول الأعضاء في الإيكاو من جميع النواحي بالمُجدد الرابع من الملحق السادس عشر، وأن تضمن الدول تماشي لوائحها المحلية بشكل كامل مع القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة كورسيا. كما أعربت عن دعمه لعمل المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار خطة كورسيا.

١٧-٢٤ وأقرت اللجنة عشر ورقات عمل قُدمت للعلم، ولكنها لم تُقدّم إلى الجلسة، وفيما يلي موجز لها:

في ورقة العمل WP/159، سلطت المنظمة العربية للطيران المدني الضوء على دعمها لتنفيذ خطة كورسيا، وأعربت عن رأيها بأن خطة كورسيا هي المعيار العالمي الوحيد لاحتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي، مع ملاحظة أن "مزيجاً" من التدابير التنظيمية من شأنه أن يزيد من الأعباء الإدارية على كاهل السلطات المختصة والمشغّلين الجويين.

- ٢٥-١٧ وفي ورقة العمل WP/472، أبلغت أستراليا ونيوزيلندا، بمشاركة من إندونيسيا وساموا وفيجي، عن أنشطتهم لمساعدة دول المحيط الهادئ جمعياً من خلال شراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا.
- ٢٦-١٧ وفي ورقة العمل WP/338، قدم جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) تقريراً موجزاً بشأن تنفيذ خطة كورسيا في الدول الأعضاء فيه.
- ٢٧-١٧ وفي ورقة العمل WP/339، سلط جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي الضوء على أن برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا حظي بقبول جيد، حيث تلقت أربعة من دوله الأعضاء تدريباً عليه في الموقع.
- ٢٨-١٧ وفي ورقة العمل WP/407، تقاسم اتحاد النقل الجوي الدولي المعلومات بشأن نظام IATA FRED+ لتسهيل الإبلاغ عن بيانات الانبعاثات بين مشغلي الطائرات والدول، وبين مشغلي شركات الطيران وهيئات التحقق.
- ٢٩-١٧ وفي ورقة العمل WP/409، أبلغت جنوب أفريقيا عن أنشطتها الداعمة لتنفيذ خطة كورسيا، بما في ذلك مساهمتها في شراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا.
- ٣٠-١٧ وفي ورقة العمل WP/482، قدمت اليابان الطريقة التي نفذت بها نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا وفقاً للإطار الزمني الذي أوصى به المجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة.
- ٣١-١٧ وفي ورقة العمل WP/527 التتويج رقم ١، وصفت الأجننتين الخطوات المتخذة لتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا، والمناقشات الجارية داخل الحكومة للنظر في إمكان الانضمام طوعاً إلى خطة كورسيا.
- ٣٢-١٧ وفي ورقة العمل WP/547، عرضت المملكة العربية السعودية وجهة نظرها بشأن المساهمة المحتملة لأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية الأدنى (LCAF) في خفض انبعاثات غازات الدفيئة في إطار خطة كورسيا.
- ٣٣-١٧ وفي ورقة العمل WP/548، طلبت إندونيسيا تبادل المعارف والتجارب بشأن تنفيذ مختلف التدابير الرامية إلى معالجة الانبعاثات الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي، مثل خطة كورسيا.
- ٣٤-١٧ وتعتزف اللجنة بأن بعض الدول لديها شواغل جادة وتعتزف فكرة الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على نفس مستوى خط الأساس لخطة كورسيا.
- ٣٥-١٧ وأحاطت اللجنة علماً بإعداد القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بخطة كورسيا والإرشادات التي أعدتها الإيكاو في هذا الصدد، وبالندم المحرز في إعداد مختلف عناصر تنفيذ خطة كورسيا. واعترفت بأنه، على الرغم من أن تنفيذ الخطة يسير قُدماً على النحو المطلوب، هناك حاجة لمواصلة إعداد وتحديث القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المتعلقة بها وما تبقى من عناصر تنفيذها مثل أنواع الوقود المؤهلة ووحدات الانبعاثات الخاصة بالخطة.
- ٣٦-١٧ فيما يتعلق بوحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، أحاطت اللجنة علماً بالأراء والمنظورات التي قدمتتها بعض الدول بشأن الحاجة إلى قرار المجلس في الوقت المناسب، والحاجة إلى الاعتراف بالظروف الخاصة لآليات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، والمرونة وإتاحة إمكانية وصول أعداد كبيرة من المشغلين إلى الوحدات المؤهلة مع ضمان السلامة البيئية للخطة. وفي هذا الصدد، أشارت اللجنة إلى ورقة العمل WP/56، التي تضمنت تقريراً عن العمل الجاري للهيئة الاستشارية

الفنية (TAB) في تقييم برامج وحدات الانبعاثات وفقاً للمعايير المعتمدة، وأنه من المتوقع إحالة توصياتها الأولى إلى اللجنة لكي ينظر فيها المجلس في مارس ٢٠٢٠. وأحاطت اللجنة علماً بالأراء ووجهات النظر التي قدمتها بعض الدول الأخرى التي مفادها أن الدول، وليس المجلس، هي التي تقرر تأهيل وحدات الانبعاثات وأنواع الوقود المستدام للطيران لكي تستخدم في إطار خطة كورسيا.

٣٧-١٧ وفيما يتعلق بمسألة التحقق بموجب خطة كورسيا، أحاطت اللجنة علماً بأراء الدول وأقرت بأهمية عمل منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء وهيئات الاعتماد الوطنية التابعة لها معاً لزيادة توافر هيئات التحقق المعتمدة، لكي يتمكن مشغلو الطائرات من الوصول إليها. وفي هذا الصدد، أقرت اللجنة بأن أمانة الإيكاو قدمت دورات تدريبية عن التحقق في إطار خطة كورسيا لتسهيل اعتماد هيئات التحقق، وأنها تعمل أيضاً مع المنتدى الدولي للاعتماد (IAF) لتسهيل أنشطة الاعتماد من قبل هيئات الاعتماد الوطنية.

٣٨-١٧ أحاطت اللجنة علماً بأراء الدول بشأن مشاركة المزيد من الدول في عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بطريقة متوازنة جغرافياً. وفي هذا الصدد، أشارت اللجنة إلى أن المجلس استعرض، في عام ٢٠١٨، ونقح توجيهات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك التخلي عن الحد الأقصى لعدد أعضائها أو عدد المراقبين الذين يفترض ترشيحهم كخبراء من قبل الدول.

٣٩-١٧ ولاحظت اللجنة أنه فيما يتعلق بالطلب المحدد المتعلق بتحديد معايير انبعاثات خط الأساس للأطراف الجديدة بموجب خطة كورسيا، فقد طلب المجلس بالفعل من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران إدراج مجال العمل المحدد هذا في برنامج عملها لفترة الثلاث سنوات القادمة.

٤٠-١٧ ولاحظت اللجنة أن العديد من الدول رحبت بالتنفيذ الناجح لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا. كما أعربت عن تقديرها لمساهمات الدول الأعضاء في إنشاء شراكات مع أصدقاء خطة كورسيا لمساعدة الدول على تنفيذ الخطة. كما أكدت اللجنة على أهمية اتباع نهج منسق للتدريب الذي تقدمه الإيكاو، وأعربت عن دعمها لمواصلة البرنامج في المستقبل.

٤١-١٧ ولاحظت اللجنة أن ٨١ دولة قد أعلنت مشاركتها الطوعية في خطة كورسيا منذ بدايتها. وقد كان العدد ٦٥ دولة عندما تم الاتفاق على الخطة في الجمعية العمومية الأخيرة في أكتوبر ٢٠١٦. ووافقت اللجنة على أن هذا العدد المتزايد يشكل علامة إيجابية للغاية، وسلمت بأهمية وفوائد أنشطة بناء القدرات والمساعدة لتمكين المزيد من الدول من الانضمام. وتم تشجيع الدول الأعضاء المستعدة للإعلان عن مشاركتها الطوعية في خطة كورسيا على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

٤٢-١٧ فيما يتعلق بمسألة الاستعراض الدوري لخطة كورسيا، أحاطت اللجنة علماً بأراء الدول، بما في ذلك فيما يخص النهج والتحليلات المحتملة، والنظر في الانتقال من كورسيا إلى استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، وأن يجري الاستعراض على أساس المبادئ الإرشادية المدرجة في الملحق بالقرار ٣٩-٢. وفي هذا الصدد، شددت اللجنة على أن الفقرتين ٩ (ز) و ١٨ من قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ تتضمنان إرشادات وطلبات واضحة إلى المجلس لإجراء المراجعة الدورية للخطة كل ثلاث سنوات اعتباراً من عام ٢٠٢٢، كما تقضيان بتقديم توصيات لكي تنظر فيها الجمعية العمومية. كما أشارت إلى أن لجنة حماية البيئة قد أدرجت بالفعل، في برنامج عملها خلال فترة الثلاث سنوات القادمة، التي وافق عليها المجلس، مهمة تطوي على تطوير منهجيات وإجراءات للمراجعة الدورية لخطة كورسيا.

٤٣-١٧ وعند النظر في القرار المنقح للجمعية العمومية ٣٩-٣ بشأن خطة كورسيا، أعربت أغلبية واضحة من الدول عن تأييدها لمشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح في مرفق ورقة العمل WP/59 دون أي تغيير آخر في حين أصرت دول أخرى على أن يتم تعديل مشروع القرار وقدمت مقترحات محددة للتعديل. وبعد أن أدلت بعض الدول الأعضاء ببيانات شفوية، قدمت ثلاث دول أعضاء مدخلات مكتوبة إلى الاجتماع ونشرت على موقع الإيكاو على الإنترنت (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf).

٤٤-١٧ وأبرزت الدول الثلاث أن خطة كورسيا ينبغي أن تنفذ بما يتماشى مع مبادئ اتفاق باريس على نحو يتم تقريره وطنياً بالاستناد إلى مساهمات الدول بدلاً من مساهمات التزامات التعويض لمشغلي شركات الطيران وأنه يسمح لكل دولة باعتماد خط الأساس والمعايير التي تخصها لترخيص وحدات الانبعاثات ووقود الطيران المستدام. وتعترف الدول الثلاث بأهمية أن يقوم مجلس الإيكاو بإعداد آلية للحوار والتشاور مع الدول المعنية على الصعيد العالمي بغرض تعزيز المواءمة فيما بين خطط الدول الوطنية لتنفيذ خطة كورسيا. ولا توافق الدول الثلاث من حيث المبدأ على مشروع القرار المقدم إلى المجلس في ورقة العمل WP/59 بالنظر إلى أن التعديلات التي اقترحتها على القرار قد تم رفض مناقشتها (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf) وأن شواغلها لم تدرج فيه.

٤٥-١٧ وعلى الرغم من اعتراضات قدمتها بعض الدول، وافقت اللجنة، بالأغلبية، على التوصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

قرار الجمعية العمومية ١/١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)

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

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، بما في ذلك سبل مراعاة الظروف والقدرات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة تدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدام لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ قد نصّ على تطبيق خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بشكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) كجزء من سلة تدابير تشمل أيضاً تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية ووقود الطيران المستدام لبلوغ أهداف الإيكاو الطموحة؛

وتسليماً بأن الإيكاو هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس والمجموعة الاستشارية المختصة بخطة كورسيا (AGC) والهيئة الاستشارية الفنية (TAB) ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطة كورسيا؛

وترحبياً باعتماد الطبعة الأولى من المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) من الملحق السادس عشر - حماية البيئة، والذي تشمل أحكامه إجراءات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) الخاصة بكوريا؛

وترحبياً أيضاً بصدر الطبعة الأولى من المجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي - من الدليل الفني للبيئة (ETM الوثيقة 9501 Doc)؛

وترحبياً بالتقدم المحرز في إعداد عناصر تنفيذ خطة كوريا، الواردة في ١٤ وثيقة صادرة عن الإيكاو مشار إليها بصورة مباشرة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر تتضمن مواد أقرها المجلس، وهي ضرورية لتنفيذ خطة كوريا؛

وترحبياً أيضاً بإنشاء مجلس الهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لكوريا؛

وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كوريا، لاسيما من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كوريا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كوريا ما بين الدول؛

وترحبياً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كوريا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١؛

وإقراراً بأن أنشطة بناء القدرات المتينة من شأنها تيسير اتخاذ الدول الأعضاء قرار المشاركة طوعاً في خطة كوريا؛

وإشارة إلى أن قطاع الطيران يدعم وجود خطة كوريا باعتبارها خطة عالمية موحدة للتعويض عن الكربون، في مقابل شتات من التدابير التابعة للدول والأقاليم والقائمة على آليات السوق، باعتبار ذلك بمثابة إجراء يحقق فعالية التكاليف ويكمل مجموعة التدابير الشاملة، بما فيما التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

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

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كوريا 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 وبتفاق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛

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

وإقراراً بأن العمل المتعلق بخطة كورسيا وتنفيذها سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس المعتمد في ظلّ اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير 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 تغيير المناخ والإيكاو بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن هذا القرار يحل، مع القرار X-٤٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي والقرار Y-٤٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، محل القرارات ١-٣٩ و ٢-٣٩ و ٣-٣٩ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- وتسلم بالتقدم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة وخطة كورسيا، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛

٣- وتسلم أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة النقل الجوي الدولي في الوقت المناسب لتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛

٤- وتشدد على الدور الذي تضطلع به خطة كورسيا استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) للتصدّي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات

ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛

٦- **وتطلب** إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة لكورسيا التي تبذلها الدول الأعضاء 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 الوقود المؤهل لخطة كورسيا (مثلاً أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران المنخفض الكربون في إطار خطة كورسيا)، بحيث لا يُغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

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

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

٩- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) 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 ١١ 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) وتنطبق 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 والبلدان 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 الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة؛

(ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيُجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر 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 من أجل اتخاذ قرار بشأنها؛

١٠- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه يجب أن تُطبّق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على جميع مشغلي الطائرات على نفس الطرق بين الدول من أجل تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تتدرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها شروط التعويض 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 كلتاها 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- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين 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 بـ [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سنة معينة × معامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة × معامل 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) سُبُعاد 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 نظرا لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛

١٢- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن الوافد الجديد^٥ 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.

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

١٤- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط التعويض لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛

١٥- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط التعويض في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغلي الطائرات كل عام؛

١٦- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين ضرورة توفير ضمانات في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي والتصدي للأعباء الاقتصادية غير الملائمة على الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس أن يقرّر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٧- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، 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 اتفاقية باريس، ولا سيما أهدافها الخاصة بدرجة الحرارة على المدى الطويل. وتحديث عناصر تصميم الخطة لتحسين التنفيذ وزيادة الفعالية وتقليل انحراف

^٥ يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلد الرابع من الملحق السادس عشر عند سريان مفعوله أو بعده ولا يمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

السوق، مع مراعاة الآثار المترتبة على تغيير عناصر تصميم الخطة، ومنها على سبيل المثال متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق؛

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

١٨- **تحدد** أن خطة التعويض عن الكربون هي الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ليتسنى بذلك تقادي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على السوق، وبالتالي ضمان احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط؛

١٩- **وتطلب** اتخاذ الإجراءات التالية لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي:

(أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بتحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة، حسب الاقتضاء؛

(ب) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بمواصلة إعداد وتحديث وثائق خطة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمتعلقة بأداة تقدير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنها في إطار خطة كورسيا؛ وأنواع الوقود المؤهلة في إطار كورسيا؛ ومعايير وحدات الانبعاثات في إطار كورسيا؛ والسجل المركزي لخطة كورسيا، حسب الاقتضاء؛

(ج) اضطلاع المجلس بإعداد وتحديث وثيقة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لاستخدامها في إطار خطة كورسيا، مع مراعاة توصيات الهيئة الاستشارية الفنية؛

(د) اضطلاع المجلس في مطلع عام ٢٠٢٠ بإنشاء وصون السجل المركزي لخطة كورسيا تحت رعاية الإيكاو لتمكين الدول الأعضاء من إبلاغ الإيكاو بالمعلومات ذات الصلة؛

(هـ) مواصلة المجلس الإشراف على تنفيذ خطة كورسيا، بدعم من المجموعة الاستشارية المختصة بخطة كورسيا ولجنة حماية البيئة، حسب الاقتضاء؛

(و) اتخاذ الدول الأعضاء ما يلزم من إجراءات لضمان وضع السياسات والأطر التنظيمية الوطنية للامتثال لأحكام خطة كورسيا وإعمالها، وفقاً للجدول الزمني المحدد في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر؛

٢٠- **تذكر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة 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 تتماشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من الهيئة الاستشارية الفنية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يتعلق بتجنب العدّ المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة وإطار زمني.

٢١- تقرر أن تتخذ الإيكاو والدول الأعضاء جميع الإجراءات اللازمة لتوفير إمكانية بناء القدرات وتقديم المساعدة وبناء الشراكات فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي وفقاً للأجل الزمنية المحددة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، مع التشديد على أهمية اتباع نهج منسق تحت مظلة الإيكاو للاضطلاع بأنشطة بناء القدرات والمساعدة؛

٢٢- وتذكّر بالقرار الذي اعتمده في الدورة التاسعة والثلاثين بأن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي تقي بمعايير وثيقة الإيكاو "معايير أهلية وحدات الانبعاثات في إطار خطة كورسيا" الواردة في الفقرة ١٩ أعلاه؛

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

٢٤- 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 ١٨ : تعدد اللغات في الإيكاو

١٨-١ نظرت اللجنة التنفيذية، خلال جلستها الثانية، في ثلاث من ورقات العمل (A40-WP/62 و WP/451 و WP/464) تحت بند جدول الأعمال "تعدد اللغات في الإيكاو".

١٨-٢ احتوت ورقة العمل A40-WP/62 على تقرير المجلس الذي يقر بتعدد اللغات كأحد المبادئ الأساسية لبلوغ أهداف الإيكاو. وتُبلّغ الورقة عن تنفيذ السياسات والقرارات التي اتُخذت من أجل تحسين الكفاءة والفعالية فيما يخص المسائل المتعلقة بخدمات اللغات. وعلى وجه الخصوص، تبيّن الورقة أن التدابير المنفذة في الفترتين الثلاثينيتين الماضيتين قد مكّنت الأمانة العامة من مواجهة الطلب المتزايد على خدمات الترجمة التحريرية والشفوية. وتشمل هذه التدابير: وضع نظام جديد لإدارة خدمات اللغات، وتدريب موظفي اللغات المبتدئين، وإعادة تنظيم خدمات الدعم، وزيادة تنوع قدرات القوى العاملة، وتخصيص أموال إضافية من مصادر الإيكاو الأخرى، أو من خلال ما يحققه فرع اللغات والمطبوعات من الكفاءة والفعالية.

١٨-٣ وأكّدت ورقة العمل A40-WP/451، المقّمة من باراغواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^١ (LACAC) ومجموعة سلطات الطيران المدني في البلدان الناطقة باللغة البرتغالية^٢ (CAACL^٣)، على أنّ عدم توفر

^٦ أروبا وبليز ودولة بوليفيا متعددة القوميات والبرازيل وكولومبيا وكوستاريكا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

^٧ أنغولا والبرازيل وكابو فيردي ووغينيا-بيساو وغينيا الاستوائية وموزمبيق والبرتغال وساو تومي وبرنسيبي وتيمور-لشتي.

^٨ Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL)

بعض مطبوعات الإيكاو ووثائقها، وبالتحديد الأدلة والكتب الدورية، بجميع اللغات الرسمية أمر يعوق حصول الدول الأعضاء على المعلومات والمعارف، وأنه ينبغي أن تبذل المنظمة قصارى جهدها حتى تتسنى الاستجابة بحيوية للحاجة إلى الترجمة التحريرية والشفوية. وتؤكد الورقة أيضاً على أهمية تعدد اللغات، إذ إنَّ المنظمة تتعامل مع الأطر التنظيمية وقواعد الطيران المدني. وخلصت الورقة إلى أنَّ من الضروري أن توفر الإيكاو خدمات عالية الجودة للدول الأعضاء بجميع اللغات الرسمية، أيًا كانت وسائل الاتصال و/أو نشر المعلومات التي أنشأتها المنظمة لتحقيق أهدافها، حيث إن الخدمات المناسبة ستسهم بدون شك في تحقيق تلك الأهداف، فضلاً عن توفير الدعم لأنشطة الترجمة التحريرية والفورية للبلدان الناطقة باللغة البرتغالية.

٤-١٨ ونُكرت ورقة العمل A40-WP/464، التي قدمها الاتحاد الروسي، بالقرار ٣٧-٢٥ الذي اعتمده الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية بالإجماع بعنوان: "سياسة الإيكاو بشأن خدمات اللغات". وأشارت إلى أن خدمات اللغات تشكل جزءاً لا يتجزأ من كل برنامج تنفذه الإيكاو، وأن هذه الخدمات أساسية للوفاء بجميع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة، ولتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. ومن هنا تجيء حاجة المنظمة إلى توفير عدد كافٍ من الموظفين الذين يتمتعون بالمهارات الفنية المناسبة، وضمان اتساق قاعدة معارفها. وأعربت الورقة عن الأسف لعدم توفر بعض الوثائق بجميع اللغات، ولكون بعض الاجتماعات تعقد باللغة الإنجليزية فقط. ولذلك ينبغي اعتبار تعدد اللغات عاملاً مهماً في التواصل المتنامٍ بين الأمم، واستثماراً في جعل نظام الطيران المدني آمناً ومأموناً وموثوقاً به.

٥-١٨ وأحاطت اللجنة علماً بورقة عمل المجلس وكذلك بورقات العمل التي قدمتها الدول.

٦-١٨ وأكدت اللجنة على أن تعدد اللغات واحدٌ من المبادئ الأساسية لتحقيق أهداف الإيكاو وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٥. وتشكل خدمات اللغات جزءاً لا يتجزأ من أي برنامج من برامج الإيكاو، وهي أساسية للوفاء بجميع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة ولتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. علاوة على ذلك، فإن خدمات اللغات من المتطلبات الأساسية لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ولتواصل الإيكاو مع الدول الأعضاء.

٧-١٨ كما أحاطت علماً بأن الأمانة العامة للإيكاو قد أيدت بالكامل تعدد اللغات كهدف رئيسي للمنظمة، وأنَّ عدداً من المبادرات قد نُفذت من أجل تحسين الكفاءة في تقديم خدمات اللغات. وتشمل المبادرات الجديدة المتوقعة في الفترة الثلاثية القادمة وضع استراتيجية شاملة لتعزيز تعدد اللغات في المنظمة بهدف تقديم خدمات لغوية جيدة وفي الوقت المناسب وبطريقة فعالة مع تعزيز القدرات اللغوية في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية. وستشجع الاستراتيجية أيضاً استخدام التكنولوجيات المبتكرة وأفضل الممارسات المعمول بها في الأمم المتحدة لإدارة عبء العمل والإمعان في تحسين الجودة والكفاءة.

٨-١٨ وأشارت اللجنة إلى أنه، لضمان تعدد اللغات، ينص مشروع الميزانية المقترحة على نفس المستوى من الخدمات اللغوية كما هو الحال في الفترة الثلاثية الحالية، شريطة أن تُراعى القدرات القائمة، وأن يتواصل في ٢٠٢٠-٢٠٢٢ تطبيق تدابير الكفاءة التي أقرها المجلس خلال دورته ٢٠٨ بالنسبة للميزانية الحالية (ورقة العمل C-DEC 208/5، مايو ٢٠١٦). ومع ذلك، أشارت بعض الدول إلى أن التركيز في مناقشات الميزانية في المستقبل لا ينبغي أن ينصب على تقليص الخدمات اللغوية، بل على تحقيق توازن أفضل يكفل استخداماً أكثر كفاءة للموارد المخصصة للخدمات اللغوية.

٩-١٨ وأخذت دول أعضاء كثيرة الكلمة معربَةً عن دعمها لتعدد اللغات باعتباره من المبادئ الأساسية لتحقيق أهداف الإيكاو. وشددت على أن تعدد اللغات مسألة ضرورية تشمل العديد من الأمور لضمان الكفاءة والشفافية في عمل المنظمة، على الصعيدين السياسي والتشغيلي، وهو كذلك ركيزة أساسية من ركائز التعددية. ومن الأهمية بمكان في الاتصالات مع الدول وفيما بينها تحقيق تقدم في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وأبرزت دولٌ أخرى الحاجة إلى إتاحة وثائق الإيكاو بجودة

عالية في الوقت المناسب لجميع لغات العمل، ولا يقتصر ذلك على الوثائق المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، والسلامة والأمن، بل يشمل أيضاً المواد الإرشادية اللازمة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية. ولهذا الغرض فقد جرت مراعاة أهمية إضفاء الأولوية على هذا البند في ميزانية فترة السنوات الثلاث ٢٠٢٣-٢٠٢٥. وأُحيط علماً أيضاً بأن تعدد اللغات ينبغي ألا ينظر إليه باعتباره مجرد تكلفة تتكبدها المنظمة، بل ينبغي النظر إليه بوصفه استثماراً يُبتغى به جعل الطيران المدني آمناً ومأموناً في جميع أنحاء العالم.

١٠-١٨ وطلبت عدة دول إضافة اللغة البرتغالية لتصبح لغة عمل لدعم عمل الإيكاو واتصالاتها مع البلدان الناطقة بالبرتغالية. وأقرت الأمانة بالطلب، لكنها أشارت إلى صعوبة تبيته في ظل القيود المفروضة على الميزانية. وأضافت الأمانة العامة، مؤكدةً على الجهود المستمرة لتحسين الموارد البشرية والمادية والمالية، أنه يمكن استكشاف آليات تعاون أخرى للتكفل بترجمة مطبوعات الإيكاو وإتاحة الترجمة الفورية لاجتماعاتها على أساس استرداد التكاليف. ورُجِب أيضاً بالمساهمات الطوعية التي يمكن أن تقدمها الدول الأعضاء في شكل إعارات لمتخصصين لغويين ودعم للمشاريع الخاصة.

١١-١٨ وبعد النظر في ورقات العمل (A40-WP/62 و WP/451 و WP/464)، وعلى ضوء المناقشات، توصي اللجنة بأن تقوم الجمعية العمومية، إقراراً منها بتعدد اللغات كأحد المبادئ الأساسية لبلوغ أهداف الإيكاو، بما يلي:

(أ) طلب من المجلس أن يرصد عن كثب تنفيذ السياسات والقرارات التي اتخذتها لتعزيز الكفاءة والفعالية في أمور خدمات اللغات؛

(ب) تطلب من الأمانة العامة أن تضع استراتيجية شاملة للارتقاء بتعدد اللغات في المنظمة، من أجل توفير خدمات لغوية جيدة في الوقت المناسب وبكفاءة، مع تعزيز القدرات اللغوية في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية على السواء؛

(د) تحث الدول الأعضاء على التعاون تعاوناً نشطاً مع الأمانة العامة للإيكاو من أجل تعزيز تعدد اللغات بوصفه جزءاً لا يتجزأ من برامج المنظمة وأنشطتها.

البند ١٩: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

تحسين أساليب العمل في الإيكاو

١-١٩ أحاطت اللجنة علماً بورقة العمل A40-WP/48، التي قدّمتها المجلس، وأبدت تقديرها للإنجازات التي حققتها المنظمة وقيادتها من أجل زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها على مدى فترة الثلاث سنوات الماضية.

٢-١٩ كما أحاطت اللجنة علماً بالإحاطة الشفوية التي قدمتها الأمانة العامة بشأن فحص الهيكل التنظيمي الحالي للأمانة العامة للإيكاو. وأقرت اللجنة بأن نتائج هذه العملية ستقدم في إطار عملية تشاور مع الدول الأعضاء عن طريق آلية التشاور المسماة كتاب المنظمة إلى الدول، وأن هذه النتائج تهدف إلى التوصل إلى حل متوازن وعملي يضع تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو ومصالح الدول الأعضاء نصب عينيه، وذلك ضماناً لاستمرار صواب المنظمة.

٣-١٩ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A40-WP/423، التي قدمتها الولايات المتحدة الأمريكية، حيث أُلقت فيها الضوء على ضرورة قيام الإيكاو بتحديث أساليب عملها وإدارتها ومراقبتها وإقامة شراكات مبتكرة مع طائفة أوسع من أصحاب المصلحة من أجل تلبية احتياجات الدول الأعضاء على نحو أفضل ومواكبة البيئة المتغيرة.

٤-١٩ ومع الاعتراف بأهمية مبادئ الحكم الرشيد والشفافية والتخلي بأعلى المعايير الأخلاقية، فقد أقر بضرورة إدخال مزيد من التحسينات وبذل مزيد من الجهود لجعل المنظمة أكثر قدرة على التكيف مع البيئة السريعة التغير، وتحسين فعاليتها التنظيمية وتعزيز آليات التنسيق وإعادة الهيكلة حسب الاقتضاء.

٥-١٩ ونظراً للتأييد بشكل عام لما جاء في ورقتي العمل A40-WP/48 وA40-WP/423، فقد وافقت اللجنة على دمج مشروع القرارين تحت عنوان "زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها". كما وافقت اللجنة على أن تستمر الأمانة العامة في إطلاع المجلس بانتظام على المعلومات المستجدة في هذا الشأن وعلى أن يرفع المجلس تقريراً بذلك إلى الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين.

٦-١٩ وفي ضوء المناقشة التي دارت، وافقت اللجنة على أن تقدم القرار التالي إلى الجلسة العامة لكي تعتمده:

القرار ١٩-١: زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها

لما كانت منظمة الطيران المدني الدولي قد اضطلعت بفعالية وكفاءة، ولفترة تروبو على خمسين عاماً، بوظائفها المنصوص عليها في الجزء الثاني من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو)؛

ولما كانت الأهداف الأساسية للمنظمة، الواردة في المادة الرابعة والأربعين من اتفاقية شيكاغو، ووظائف المجلس، الواردة في المادتين الرابعة والخمسين والخامسة والخمسين من الاتفاقية، لا تزال فائقة الأهمية؛

ولما كانت المنظمة تواجه الآن تحديات جديدة وسريعة التطور ذات طبيعة تكنولوجية واقتصادية وبيئية وقانونية؛

ولما كانت الضرورة تقتضي من المنظمة أن تتجاوب بكفاءة وفعالية مع هذه التحديات في وقت يعاني فيه مجتمع الطيران من مصاعب مالية؛

ولما كانت الإيكاو بحاجة إلى توظيف ورعاية واستبقاء قوى عاملة ذات مؤهلات عالية وتتصف بالمرونة والحماس وبروح الأداء العالية، من أجل معالجة القضايا التقليدية والناشئة وتلبية الاحتياجات المتغيرة للدول؛

ولما كانت الإيكاو بحاجة إلى إقامة شراكات جديدة مبتكرة مع أصحاب المصلحة القادرين على المساهمة بمعلومات وخبرات ووجهات نظر وموارد تكميلية تصب في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

ولما كان الأداء التنظيمي للإيكاو وقدرتها على الحصول على تمويل إضافي من المصادر العامة والخاصة يشكلان عاملين رئيسيين يؤثران على حسن تنفيذها للبرامج وأنشطة التدريب وبناء القدرات وتقديم المساعدة إلى الدول؛

ولما كانت الدول وأصحاب المصلحة ومنظمات التمويل بحاجة للحصول على معلومات دقيقة وشاملة في الوقت المناسب عن أنشطة الإيكاو وسياساتها وأدائها؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعرب عن تقديرها للمجلس ولأمينه العامة على التقدم المحرز في وضع خطة عمل استراتيجية للمنظمة أعمال الإيكو؛
- ٢- تؤيد القرارات التي سبق أن اتخذها ماقرره المجلس بشأن مواصلة تطوير خطة العمل الاستراتيجية إعداد خطة أعمال لكل فترة ثلاثية، من أجل مواصلة مساعيه الرامية إلى انتقال الإيكو نحو نهج الإدارة القائمة على الأداء وإنشاء آلية للإشراف تشمل إجراء استعراض منتظم للتقدم المحرز بواسطة أداة الإدارة والإبلاغ المؤسسية؛
- ٣- تكلف المجلس والأمينه العامة، كل في نطاق اختصاصه، بما يلي:

(أ) تكثيف الجهود الرامية إلى تطوير خطة العمل الاستراتيجية إعداد خطة عمل استراتيجية أعمال على أساس مستمر مرة كل ثلاث سنوات، مع القيام بعملية تخطيط منتظمة وتطبيق نهج الإدارة القائمة على الأداء بما يرفع مستوى الفعالية والشفافية والمساءلة، ويساعد في تطوير الميزانية البرنامجية إعداد ميزانية البرنامج العادي.

(ب) العمل على عرض وضع خطة العمل الاستراتيجية الأعمال في متناول الدول المتعاقدة، وتقديم هذه الخطة بالصورة التي صارت عليها، وعرض الصيغة المحدثة لهذه الخطة مشفوعة بتقرير مرحلي خلال فترة السنوات الثلاث المعنية، إلى كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية.

(ج) اتخاذ مزيد من الخطوات الجادة لزيادة الشفافية، وتحسين بيئة مكان العمل، وإقامة شراكات مبتكرة جديدة مع أصحاب المصلحة الخارجيين، وزيادة الفعالية التنظيمية، وضمان أن تظل النتائج القائمة على توافق الآراء قيمة أساسية وهدفاً للإيكو وهيئات الخبراء المتخصصين لديها، وتعبئة موارد إضافية من أجل تحقيق المزيد من الإنجازات.

(د) تجنب أي تضارب محتمل في المصالح عند إقامة الشراكات والحصول على التمويل الطوعي.

٤- تكلف المجلس بما يلي:

(أ) مواصلة ترشيد أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية بما يحقق مزيداً من الشفافية والكفاءة؛ ويقتصر مدة انعقاد دورات الجمعية العمومية، وذلك اعتباراً من الدورة العادية المقبلة.

(ب) إجراء دراسة متعمقة لعمليات صنع القرار، ولأساليب وإجراءات عمل المجلس وهيئاته المساعدة، سعياً إلى تحقيق الترشيح وتقيوض السلطة وتحسين كفاءة المنظمة؛

(ج) كفاءة فاعلية الجهاز الإشرافي الذي يقدم تقارير مستقلة إلى المجلس، بما يضمن فعالية البرامج وشفافيتها والمساءلة عنها.

٥- تدعو الأمينه العامة، في حدود اختصاصها، إلى أن تواصل اتخاذ مبادرات من أجل تحسين إنتاجية المنظمة وكفاءتها من خلال تنفيذ إصلاحات في الأساليب الإجرائية والتنظيمية والإدارية، وأن تقدم تقارير في هذا الشأن إلى المجلس؛

٦- تدعو المجلس والأمانة العامة إلى مراعاة الاعتبارات، الواردة في القائمة غير الحصرية في مرفق هذا القرار، لدى تنفيذ الفقرات ٣ إلى ٥ أعلاه؛

٧- وتدعو المجلس إلى إحاطة الدول علماً بالتقدم المحرز من أجل تنفيذ الفقرات ٣ إلى ٥ أعلاه في موعد أقصاه ١٩٩٧/٥/١، وإلى تقديم تقرير كامل عن هذا التنفيذ إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣١-٢ بشأن تحسين إنتاجية منظمة الطيران المدني الدولي.

المرفق

قائمة من الاعتبارات لجعل الإيكاو أكثر كفاءة وفعالية

عملية التخطيط المنتظمة (الفقرة ٣ أ) من منطوق القرار)

- أ) إنشاء ربط مباشر وواضح بين خطة العمل الاستراتيجية الأعمال والميزانية البرنامجية وميزانية البرنامج العادي؛
- ب) وضع إجراءات لإعداد الميزانية البرنامجية ميزانية البرنامج العادي بطريقة تركز على تخصيص الموارد على المستوى الاستراتيجي القائم على النتائج المنشودة لا على مستوى التفاصيل الإدارية ("من القمة إلى القاعدة" لا من "القاعدة إلى القمة")؛
- ج) وضع إجراءات لتحديد الأهداف الاستراتيجية والنتائج المتوقعة والأنشطة الرئيسية والنواتج والأولويات والغايات المستهدفة، مع استخدام مؤشرات الأداء؛
- د) وضع خطط أكثر تحديداً لكل هدف استراتيجي، في إطار خطة العمل الاستراتيجية الأعمال؛ الهيئات المساعدة وشتى مكاتب الأمانة العامة بوضع خطط أكثر تحديداً في إطار خطة العمل الاستراتيجية (مثل تكيف برنامج العمل الفني في مجال الملاحة الجوية)؛
- هـ) استعراض التقدم المحرز في تنفيذ خطة العمل الاستراتيجية الأعمال بشكل مستمر من الأمانة العامة وبشكل دوري من المجلس والهيئات الفرعية؛
- و) تحديث خطة العمل الاستراتيجية الأعمال وتجديدها مرة على الأقل كل ثلاث سنوات.

أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية (الفقرة ٤ أ) من منطوق القرار)

- أ) تبسيط جدول الأعمال وتقليل الوثائق، مع التركيز على مسائل الاستراتيجية والسياسة العليا وعلى المجالات الرئيسية ذات الأولوية وعلى تخصيص الموارد؛
- ب) احترام المهل المحددة لإعداد الوثائق وتوزيعها؛
- ج) تقديم معلومات أكثر إسهاباً إلى المسؤولين المنتخبين؛
- د) ترشيد إجراءات تقديم التقارير، والعمل بصفة خاصة على تفادي الازدواج في التقارير، وتفاذي النظر في الوثيقة الواحدة في هيئات مختلفة، ما لم يكن ذلك ضرورياً؛
- هـ) إلغاء شرط إعداد المحاضر لاجتماعات اللجان (مثلما حدث في الدورة الحالية)؛
- و) تحسين إجراءات إلقاء الكلمات الافتتاحية، وتحسين الالتزام بالوقت المحدد للاجتماعات؛

ز) وضع إجراءات عصرية وفعالة للتصويت، لا سيما لانتخاب أعضاء المجلس.

ملاحظة — إذا اقتضى الأمر إدخال تعديلات على النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية Doc 7600، فإنه ينبغي إخطار الدول قبل انعقاد الدورة العادية للجمعية العمومية بوقت كاف حتى يتسنى اعتماد التعديلات في مستهل الدورة وبدء سريانها على الفور.

عمليات صنع القرار وأساليب وإجراءات عمل المجلس (الفقرة ٤ ب) من منطوق القرار)

ينبغي أن يدور محور الاستعراض حول ما يلي:

- أ) المفهوم الذي يقضي بأن يواصل المجلس تصريف مهامه وولايته طبقاً لاتفاقية شيكاغو وأن يركز خصوصاً على مسائل السياسة العليا.
- ب) أن يضطلع الأمين العام بمسؤولياته باتخاذ الإجراءات والقرارات الإدارية بوصفه الرئيس التنفيذي لموظفي المنظمة طبقاً لأحكام المادة الرابعة والخمسين (ج) من اتفاقية شيكاغو.

الجهاز الإشرافي (الفقرة ٤ ج) من منطوق القرار)

يتركز الاهتمام هنا على وضع إجراءات قوية لتقديم التقارير بصورة مستقلة ومباشرة إلى المجلس عن الفاعلية والوضوح والمساءلة في جميع برامج المنظمة. ووفقاً للأسلوب الشائع في تدقيق الحسابات ستتاح للأمين العام فرصة التعقيب على ما ورد في التقارير المستقلة دون أن يكون له الحق في تغييرها.

تدابير أخرى لتحسين انتاجية المنظمة وكفاءتها (الفقرة ٥ من منطوق القرار)

- أ) وضع إجراءات تكفل إصدار وتعديل اتفاقات قانون الجو والقواعد والتوصيات وخطط الملاحة الجوية الإقليمية في حينها؛
- ب) زيادة التركيز على تشجيع الدول على التصديق على اتفاقات قانون الجو وتنفيذ القواعد والتوصيات الصادرة عن المنظمة تنفيذاً على أوسع نطاق ممكن في جميع أنحاء العالم؛
- ج) تحسين وتشهيل الاتصالات مع الدول المتعاقدة، لا سيما حين تتعلق هذه الاتصالات بالقواعد والتوصيات، وذلك من خلال تدابير منها التوسع في استخدام أجهزة الإرسال الإلكتروني؛
- د) توطيد درجة الاستقلال الذاتي في عملية التخطيط الإقليمي ودرجة السلطة والموارد التي تمنح لمكاتب الإيكاو الإقليمية، مع العمل على كفاءة التنسيق المناسب على المستوى العالمي؛
- هـ) دراسة العلاقة بين الإيكاو وغيرها من الهيئات (العاملة في مجال الطيران أو في مجالات أخرى ذات صلة، على المستويين العالمي والإقليمي) سعياً إلى تحديد مجال مسؤولية كل منها والقضاء على التداخل في المسؤوليات، وتنظيم برامج مشتركة حيثما كان ذلك مناسباً؛
- و) توفير فرصة أمام جميع أطراف مجتمع الطيران المعنية، بمن فيهم مقدمو الخدمات وأهل الصناعة، للمشاركة في نشاطات المنظمة على النحو الملائم؛
- ز) ترشيح الجداول الزمنية والوثائق وتقليل مدة عقد اجتماعات الإيكاو بوجه عام؛

ح) النظر في مدى استصواب وجدوى الاستعانة بخبرات خارجية حسب الاقتضاء للمساعدة في تنفيذ أي من المهام المذكورة أعلاه.

تحسين تنظيم نصوص كتاب المنظمة إلى الدول وأدوات الرد عليه من أجل تحسين تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ووثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية وخطط الإيكاو العالمية

٧-١٩ نظرت اللجنة في ورقة العمل A40-WP/461، التي قدّمتها كوبا، برعاية الأرجنتين وأروبا وبليز وبوليفيا والبرازيل وكولومبيا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وجمهورية فنزويلا البوليفارية، وبدعم من عدد كبير من الدول الأخرى، بشأن تنظيم نصوص تعديلات القواعد والتوصيات الدولية التي يعتمدها المجلس، والتي تنصّ على تواريخ مختلفة لوجوب التطبيق. وأقرت اللجنة بالفوائد التي يمكن تحقيقها بزيادة وضوح نصوص القواعد والتوصيات الدولية التي تنصّ على تواريخ مختلفة لوجوب التطبيق في الممارسات التحريرية الجديدة، ولكنها اعترفت أيضاً بالشواغل المُعرب عنها بشأن الشكل الجديد وبخاصة التعقيدات في الإبلاغ عن الاختلافات. وأوصت اللجنة بأن تنظر الإيكاو في التعقيدات المحددة في الإبلاغ عن الاختلافات، وأن تُجري أي تعديلات ضرورية لمعالجتها.

٨-١٩ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A40-WP/467، التي قدّمتها الكاميرون. وأقرت اللجنة بالشواغل بشأن ضعف معدل الاستجابة لعمليات التشاور من خلال كتب المنظمة إلى الدول وعدم الرد على الدول التي تدلي بتعليقات، وبأن تطوير أداة الرد الإلكتروني على كتب المنظمة بشأن التعديلات المقترحة على القواعد والتوصيات الدولية ووثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية لم يكتمل تماماً، وأشارت كذلك إلى أن تنفيذ الأنشطة المشار إليها في الورقة سيكون مرهوناً بالموارد المخصصة لميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ والموارد المتاحة من خارج الميزانية. وقد أُخطرت اللجنة أيضاً بأن المجلس قد نظر في تقرير تقييمي عن عملية إعداد الإيكاو للقواعد القياسية، وأن الأمانة العامة ستأخذ المعلومات الواردة في ورقة العمل في الاعتبار عند تنفيذها للتوصيات الواردة في التقرير.

١٩-١٩ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A40-WP/245، التي قدّمتها الإمارات العربية المتحدة. ورحبت اللجنة بالمعلومات التي وردت في ورقة العمل وأقرت بأنه على الرغم من التقدم الكبير الذي أحرزته الإيكاو في التحرك نحو إطار الإدارة القائمة على النتائج، فلا يزال هناك بعض العمل الذي يتعين القيام به. وأقرت اللجنة بأن العمليات الجديدة التي استحدثتها الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية تهدف إلى الحفاظ على ملائمة الخطط العالمية وإلى التركيز على النتائج، ووافقت على أنه ينبغي إحالة التوصية التي تضمنتها الورقة إلى مجموعتي العمل المعنيتين بالخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية للنظر فيهما واتخاذ ما يلزم من إجراءات. كما لاحظت اللجنة أن الأمانة العامة بصدد تنفيذ نهج موجه نحو المشاريع يربط بين برامج عمل المقر والمكاتب الإقليمية وبين الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية فضلاً عن أهداف التنمية المستدامة.

البند ٢٠: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

١-٢٠ قدمت الأمانة العامة للإيكاو الوثيقة A40-WP/49، المتعلقة بمبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وألقت فيها الضوء على التدابير المتخذة خلال فترة الثلاث سنوات الأخيرة لتعزيز هذه المبادرة وحفز مشاريع بناء القدرات والمساعدة. وأقرت اللجنة التنفيذية بالأهمية الحاسمة لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في دعم الدول الأعضاء في الإيكاو من أجل

التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات الإيكاو وخططها وبرامجها التي تدعم سلامة وأمن وكفاءة نظام النقل الجوي وتجعله مجدياً من الناحية الاقتصادية وسليماً من الناحية البيئية.

٢٠-٢ وأعربت اللجنة عن تقديرها البالغ لمبادرة رئيس مجلس الإيكاو بشأن تأسيس مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛ وللجهود الإيجابية التي بذلتها الإيكاو في تقديم المساعدة الفنية إلى الدول الأعضاء فيها من أجل تعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وزيادة معدلات التنفيذ الفعال (EI) في السلامة والأمن في كل إقليم، دعماً لمبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب.

٢٠-٣ ولاحظت اللجنة الوثيقة A40-WP/88 التي قدمتها أذربيجان، حيث اعترفت بدور المكاتب الإقليمية للإيكاو في تقديم الدعم المباشر والمستمر للدول الأعضاء في الإيكاو من أجل التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية، وفي تنسيق المساعدة في هذا الصدد، في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢٠-٤ ولاحظت اللجنة الوثيقة A40-WP/107 التي قدمها الاتحاد الأوروبي بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وبرعاية مشتركة من نيوزيلندا وكندا، حيث أكدت من جديد دعمها لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وأقرت بمساهمة هذه المبادرة في تحسين الأداء العام للطيران على المستوى العالمي. ومن أجل تعزيز فعالية أنشطة بناء القدرات، فقد دعت اللجنة الإيكاو إلى تكثيف أنشطة دعمها لدولها الأعضاء من أجل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية مع المؤشرات المرتبطة بذلك لتقييم مدى نجاحها في تنفيذ هذه القواعد والتوصيات الدولية. وإدراكاً من اللجنة للقيمة المضافة وأوجه التكامل لأنشطة بناء القدرات التي تقوم بها الإيكاو ومختلف الدول والمنظمات الإقليمية وأوساط الطيران، فقد طلبت اللجنة إلى الإيكاو أن تضطلع بدور تنسيقي وإعلامي بين مختلف الأطراف المعنية المشاركة في تقديم المساعدة وتشجيع استخدام آليات التنسيق القائمة من أجل التخطيط لهذه المساعدة الموجهة وتنفيذها، مثل "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" من أجل أغراض سلامة الطيران والملاحة الجوية. وقد أفادت الأمانة العامة للإيكاو واللجنة بالانتهاء من إعداد قاعدة بيانات جميع مشاريع بناء القدرات والمساعدة في مجال أمن الطيران وقاعدة بيانات مشروع المساعدة الفنية في إطار الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية، وأنه يمكن تحسين هذه الأدوات وتوسيع نطاقها لتشمل أهدافاً استراتيجية أخرى. واستُكملت الوثيقة A40-WP/107 بالمعلومات الواردة في الوثيقة A40-WP/106، التي قدمت قائمة بمختلف مشاريع بناء القدرات والمساعدة المرتبطة بجميع أهداف الإيكاو الاستراتيجية.

٢٠-٥ وقدمت المكسيك الوثيقة A40-WP/437، واصفة فيها تجربتها كمستفيد من برنامج المساعدة الخاصة بالنظم والتابع لمكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي. وأقرت اللجنة بوجود أنشطة مماثلة لبناء القدرات والمساعدة لدى جميع مكاتب الإيكاو الإقليمية، ودعت إلى تبادل أفضل الممارسات والخبرات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بين الدول في هذا الشأن، مع مراعاة خصوصيات وأولويات الدول المعتمدة لدى كل مكتب إقليمي.

٢٠-٦ ونظرت اللجنة في الوثيقة A40-WP/220 التي قدّمتها جنوب أفريقيا، وشجعت الدول على تكثيف المساعدة المباشرة التي تقدمها للدول الأخرى، على الصعيد الإقليمي على سبيل المثال، من أجل تعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، مع ما يرتبط بذلك من أنشطة الرصد. وأبلغت الأمانة العامة للإيكاو واللجنة بأن تعزيز التنسيق الإقليمي من خلال الشراكات الوثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية يتماشى مع سياسة الإيكاو بشأن التعاون الإقليمي. وتكمل هذه الجهود البرامج التي بدأتها الإيكاو بهدف تعزيز فعالية أنشطة بناء القدرات والمساعدة، مثل برنامج "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" (ASIAP)، في مجال سلامة الطيران. وشجعت الدول الأعضاء في الإيكاو على النظر في المشاركة

بنشاط في مثل هذه البرامج كوسيلة لتحسين تنسيق أنشطة المساعدة الفنية. ويمكن لمثل هذه الأنشطة أن تسهم في تحقيق أهداف خطط الطيران العالمية لدى الإيكاو ومواصلة أنشطة الإيكاو في مجال بناء القدرات والمساعدة، واتساقاً مع التوصيات الواردة في الوثيقة A40-WP/107، ينبغي إبلاغ الأمانة العامة للإيكاو وفقاً لذلك. وفي ضوء الدعم الواسع النطاق المعرب عنه لورقات العمل المقدّمة، انفتحت اللجنة على توصية الجمعية العمومية بما يلي:

أ) حث المجلس على مواصلة عمله لرفع مستوى الوعي العالمي بأهمية التنفيذ الفعال لقواعد وتوصيات الإيكاو وسياساتها وخططها وبرامجها التي تدعم نظام نقل جوي يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة ومُجدٍ اقتصادياً وسليم بيئياً؛

ب) حث الأمانة العامة على الاستمرار في تكثيف أنشطة المساعدة الفنية والتعاون الفني لمواصلة تنفيذ مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، لا سيما أنشطة دعم التنفيذ العامة بعد نشر القواعد والتوصيات الدولية الجديدة؛

ج) الاعتراف بدور المكاتب الإقليمية للإيكاو في ضمان الدعم المستمر للدول الأعضاء في الإيكاو من أجل التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية (SARPs)، من خلال تنسيق الدروس المستفادة وتبادل الخبرات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بين الدول؛

د) دعوة الإيكاو إلى تطبيق نهج نظامي في أنشطتها الموجهة لدعم الدول وتكثيف أنشطة الدعم والدعم الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الأمانة؛

هـ) الاعتراف بالقيمة المضافة والتكامل في أنشطة بناء القدرات التي تقوم بها الإيكاو ومختلف الدول والمنظمات الإقليمية والصناعة، وأن تطلب من الإيكاو تنسيق الدعم الإقليمي أو دعم الدول الموجه مع شركاء آخرين عبر "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية"، من أجل سلامة الطيران والملاحة الجوية.

و) تشجيع الدول والمنظمات الإقليمية على إطلاع الإيكاو على أنشطتها الخاصة بالمساعدة من أجل إتاحة نهج منسق في أنشطة المساعدة الفنية، وضمان الاستخدام الأمثل للموارد القائمة وتقليل ازدواج الجهود؛

ز) تأييد تبادل المعلومات بين المكاتب الإقليمية للإيكاو بشأن أفضل الممارسات فيما يتعلق ببناء القدرات والمساعدة، مع التذكير بأنه ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب لخصائص وأولويات الدول المعتمد لديها كل مكتب إقليمي؛

ح) تشجيع الدول على العمل مع الإيكاو لتخطيط وتنسيق وتنفيذ التعاون الإقليمي بشكل استباقي، ورصد النتائج مقابل آثار تحقيق تحسين سلامة وأمن الطيران.

١-٦-٢٠ وتجدر الإشارة إلى أن الإجراءات الموجهة إلى الإيكاو ستنفذ رهنأ بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/من المساهمات من خارج الميزانية.

٧-٢٠ وقُدّمت ورقتا العمل A40-WP/233 من إندونيسيا و A40-WP/452 من أوروغواي للإحاطة.

الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ

٢٠-٨ في الوثيقة A40-WP/47، قدّم المجلس مستجدات دراسة الجدوى المتعلقة بتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS Study)، وذلك في إطار المتابعة لقرار الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية على النحو الوارد في الوثيقة A39-WP/501 - تقرير اللجنة التنفيذية عن البند ٢٨ من جدول الأعمال. ولاحظت اللجنة التنفيذية المعلومات المتعلقة بنطاق الدراسة والغرض منها ومنهجيتها ومبادئها، وأعربت عن تقديرها لأستراليا وشيلي والصين وفيجي وسنغافورة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة لما قدموه من مساهمات عينية ومالية. وعلاوة على ذلك، فقد أبلغت اللجنة التنفيذية بأنه قد جرى التشاور على نحو الواجب بشأن مشروع نتائج الدراسة وتوصياتها مع الدول الأربع عشرة المشمولة في الدراسة. ولاحظت اللجنة التنفيذية أيضاً أن الأمانة العامة للإيكاو ستقدم إلى الدورة ٢١٨ لمجلس الإيكاو التقرير النهائي الذي سيهدف إلى استعراض التوصيات ووضع خريطة طريق للتنفيذ. ولوحظ أن تنفيذ التوصيات قد يتطلب تدبير موارد وتوسيع نطاق الشراكات مع الحكومات والقطاع الخاص ومنظمات الأمم المتحدة ذات الصلة.

٢٠-٩ ونظرت اللجنة في الوثيقة A40-WP/210 التي قدمتها أستراليا وبدعم من نيوزيلندا ومكتب سلامة الطيران في المحيط الهادئ (PASO) وساموا وسنغافورة وتونغا، ولاحظت الظروف الديموغرافية والتشغيلية الصعبة للدول الجزرية الصغيرة المعتمدة لدى المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ. ودعت الوثيقة A40-WP/210 إلى تقديم الدعم الكافي لتعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية في مجال سعة وكفاءة الملاحة الجوية، فضلاً عن سلامة الطيران، مع التركيز بوجه خاص على الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، وذلك تمثيلاً مع إعلان بيجين والنتائج التي توصلت إليها دراسة تحليل الاحتياجات من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ التي أجرتها الإيكاو.

٢٠-١٠ وفي الوثيقة A40-WP/310 التي قدمتها بابوا غينيا الجديدة بالنيابة عن جزر كوك وفيجي وكيريباس وجزر مارشال ودول ميكرونيزيا المتحدة وناورو وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وجزر سليمان وساموا وسنغافورة وتونغا وتوفالو وفانواتو. وألقت ورقة العمل الضوء على المجموعة الفريدة من التحديات التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، والمرتبطة على وجه الخصوص بمواردها المحدودة، وكونها نائية، وقابليتها للتأثر بالكوارث الطبيعية، كما ألقت الضوء على الأهمية الرئيسية للطيران للتنمية الاجتماعية والاقتصادية لهذه الدول. وفي هذا السياق، فإن الوثيقة A40-WP/310 ترحب بالجهود التي تبذلها الإيكاو والدول المانحة للتمكين من إجراء الدراسة المتعلقة باحتياجات هذه الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ.

٢٠-١١ وقدمت نيوزيلندا الوثيقة A40-WP/385، وأبرزت فيها الأنشطة العديدة التي اضطلعت بها من أجل دعم الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ في مجالات سلامة الطيران وأمن الطيران. وشددت نيوزيلندا كذلك على أهمية دراسة تحليل الاحتياجات من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ التي أجرتها الإيكاو في إطار تشجيع اتباع نهج إقليمي لدعم الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ وتسهيل توليها زمام أمور التوصيات اللاحقة. وإذ وضعت نيوزيلندا في اعتبارها التحديات التي تواجهها معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية، شجعت إجراءات دراسة الجدوى المتعلقة بتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ لضمان أن تكون توصياتها عملية ومتناسبة وفعالة من حيث التكلفة.

٢٠-١٢ ولاحظت اللجنة التنفيذية الدعم الواسع النطاق الذي أعربت عنه الدول للتوصيات الواردة في ورقات العمل. كما تم الإقرار بأن الدروس المستفادة من خلال دراسة الجدوى المتعلقة بتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ يمكن أن تفيد الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى.

٢٠-١٣ وبصفه خاصة، لاحظت اللجنة أن عددا من الدول قد استرعى الانتباه إلى ضرورة تخصيص الموارد المناسبة للمكتب الإقليمي لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ والكاريببي، في ضوء الخصائص المحددة للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. ولاحظت اللجنة أيضاً أن الأمر يحتاج إلى دعم إضافي لتنفيذ التوصيات المنبثقة عن دراسة الجدوى المتعلقة بتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. وفي هذا الصدد، توصي اللجنة بالتنفيذ الجمعي العمومية بما يلي:

أ) الدعوة إلى مراعاة نتائج دراسة الجدوى المتعلقة بتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ على النحو الواجب في التخطيط الاستراتيجي لأنشطة الإيكاو؛

ب) توجيه المجلس باستعراض التوصيات الواردة في هذا الصدد ووضع خارطة طريق للتنفيذ؛

ج) توجيه المجلس بتحديد كيف يمكن للدروس المستفادة والتوصيات المنبثقة عن دراسة الجدوى المتعلقة بتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ أن تقيد الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى.

٢٠-١٤ ويوصى بالنظر في جميع إجراءات الإيكاو التي تهدف إلى تحسين دعم تنفيذ إعلان بيجين (على الصعيدين الإقليمي والوطني)، والمساعدة في التقدم نحو بلوغ أهداف الإيكاو العالمية، ودعم تنفيذ التوصيات الناشئة عن دراسة الجدوى المتعلقة بتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، من حيث الأولويات القائمة الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

البند ٢١: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة

٢١-١ أحاطت اللجنة علماً بورقة العمل A40-WP/45، المقدمة من المجلس والتي تتضمن لمحة عامة عن الجهود الرئيسية التي بذلتها الإيكاو دعماً لأهداف التنمية المستدامة (SDGs). وأعربت اللجنة عن تقديرها لما تفعله المنظمة للترويج لفوائد الطيران في دعم أهداف التنمية المستدامة، فضلاً عن إبراز الطيران بشكل متزايد في عمليات "الاستعراض الوطني الطوعي" للإبلاغ عن التقدم المحرز في بلوغ أهداف التنمية المستدامة. ورحبت بصفة خاصة بربط أهداف الإيكاو بأهداف التنمية المستدامة؛ وبناتج منتدى الإيكاو العالمي للطيران (IWAF) الذي يقام كل سنة، وبأنشطة التوعية التي تقوم بها مبادرة "إقامة الشراكات في مجال الطيران من أجل التنمية المستدامة"، ورحبت اللجنة بوضع إرشادات للدول الأعضاء لإرساء إطار عام لخطط الطيران الوطنية، وبوضع إطار للشراكة يرمي إلى تعزيز إدارة الشراكات دعماً لأهداف التنمية المستدامة. وأشادت بعمل الإيكاو على صعيد الابتكار.

٢١-٢ وأعربت اللجنة عن تقديرها لعمل الإيكاو في رصد أهداف خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ للتنمية المستدامة، باعتبارها مراقبا رسميا في فريق الخبراء المشترك بين الوكالات المعني بمؤشرات أهداف التنمية المستدامة، وبوصفها الوكالة الراعية فيما يخص مؤشر هدف التنمية المستدامة رقم ٩-١-٢ "عدد الركاب وحجم البضائع بحسب وسيلة النقل". وأيدت اللجنة القرار المنقح الذي تتضمنه ورقة العمل A40-WP/45 والذي دعا الجمعية العمومية إلى تشجيع الدول الأعضاء على إدراج الطيران، كعنصر فاعل في تحقيق التنمية المستدامة، ضمن تقارير الاستعراض الوطني الطوعي التي تقدمها إلى المنتدى السياسي الرفيع المستوى للأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة (HLPF)؛ وشجع الدول على تضمين خططها الوطنية للطيران إشارات واضحة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بهدف إبراز مساهمة الطيران في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وفي

اقتصادها الوطني. وشجعت اللجنة الإيكاو على تعزيز أنشطة التوعية والتعاون مع الجهات المعنية والمنظمات الدولية لتسليط المزيد من الضوء على الطيران وأهداف التنمية المستدامة.

٣-٢١ ستُنفذ الأنشطة التي تدعو إليها ورقة العمل A40-WP/45 رهناً بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ ومن المساهمات المقّمة خارج إطار الميزانية.

٤-٢١ وأحاطت اللجنة علماً بورقة العمل A40-WP/189 التي أبان فيها 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)، المساهمة الكبيرة للنقل الجوي في النمو الاقتصادي العالمي والتنمية الاجتماعية.

٥-٢١ وأعربت اللجنة عن تقديرها للإجراءات المتضمنة في ورقة العمل A40-WP/189. وتدعو هذه الإجراءات الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بتقرير فريق العمل المعني بالنقل الجوي "قوائد ما وراء الحدود ٢٠١٨" وما توصل إليه من نتائج بشأن الدور الذي يلعبه الطيران في دعم المجتمع العالمي وأهداف التنمية المستدامة. وينبغي للدول الأعضاء كذلك الاستفادة من البيانات أينما وحيثما أمكن لتسليط الضوء على مساهمات الطيران في أهداف التنمية المستدامة.

٦-٢١ وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بورقة العمل A40-WP/199، المقّمة من اتحاد النقل الجوي الدولي للإحاطة، وA40-WP/488، المقّمة من المجلس الدولي للمطارات للإحاطة أيضاً.

٧-٢١ وفي ضوء المناقشة، انتقلت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة القرار التالي من أجل اعتماده:

القرار رقم ١/٢١: مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

وإقراراً بأن النقل الجوي يعد حافزاً للتنمية المستدامة ويمثل شريان حياة أساسي بالنسبة إلى أقل البلدان نمواً، ولا سيما إلى البلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية من أجل التواصل مع العالم؛

وإقراراً بأن روابط النقل الجوي تكتسي أقصى الأهمية لتوفير التماسك الاقتصادي والاجتماعي والقطري للدول الأعضاء وشعوبها؛

وإقراراً بأنه لا يمكن تحقيق المزايا التي ييسرها النقل الجوي إلا إذا امتلكت الدول نظم نقل جوي آمنة وفعالة وسالمة ومستدامة اقتصادياً وسليمة بيئياً؛

ولما كانت مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تستهدف مساعدة الدول في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وخططها وسياساتها وبرامجها، وفي معالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن، لضمان حصول الدول كافة على المزايا الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي؛

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد اعتمدت قرار "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" الذي يشمل مجموعة تتألف من سبعة عشر هدفاً عالمياً وتحولياً تدعمها ١٦٩ غاية تحقق التوازن بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة؛

وتذكيراً بأن اتساع نطاق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ ومدى طموحها يستلزم إقامة شراكة عالمية تجمع بين الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني ومنظومة الأمم المتحدة وجهات فاعلة أخرى لتعبئة جميع الموارد المتاحة من أجل تنفيذها؛

ولما كان تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للإيكاو بشأن السلامة، وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة يساهم في بلوغ أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة؛

وإقراراً بأن المنتدى السياسي الرفيع المستوى للأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة هو المحفل الرئيسي الذي تقدّم فيه الدول، من خلال الاستعراضات الوطنية الطوعية، معلومات محدّثة عن التقدم السنوي المحرز في تحقيق أهداف التنمية المستدامة على المستوى الوطني وما يعترض تنفيذها من تحديات؛

وإقراراً بأهمية الأطر العالمية لدعم الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الوطنية والإقليمية استناداً إلى هذه الأطر العالمية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ 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، إلى تأكيد أن الإيكاو تواصل دورها في مناصرة الطيران من خلال إنكاء وعي الدول الأعضاء، ومنظومة الأمم المتحدة، ومجموعة المانحين وجميع الجهات المعنية الأخرى، بشأن مساهمات الطيران في التنمية المستدامة وبلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على إدراج الطيران في تقارير الاستعراض الوطني الطوعي، باعتباره عنصراً فاعلاً في دعم التنمية المستدامة، من خلال الربط بينه وبين أهداف التنمية المستدامة الأخرى ذات الصلة؛

٤- تشجّع الدول الأعضاء على تضمين خططها الوطنية ذات الصلة بإشارات واضحة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بهدف إبراز مساهمة الطيران في تحقيق هذه الأهداف وفي الاقتصادات الوطنية؛

٥- تحثّ 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؛

٦- توجّه المجلس لأن يوعز إلى الأمانة العامة بأن تأخذ في الحسبان الخصائص والاحتياجات 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، وترتيب أولويتها وتيسيرها وتنفيذها؛

٧- **توجّه** الأمانة العامة لأن تواصل، حسب الاقتضاء، رصد واستعراض ما يترتب على ذلك من مساهمات مقدّمة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة من خلال تنفيذ أهداف الإيكاو الاستراتيجية وبرامج عملها؛

٨- **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 بأهمية الطيران في أطرها الإنمائية؛

٩- **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؛

١٠- **تعلن** أن هذا القرار يحل محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥ بشأن خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة.

البند ٢٢: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية

٢٢-١ أحاطت اللجنة علماً بالوثيقة A40-WP/50 التي قدمتها الإيكاو. وأحاطت علماً بالزيادة البالغ قدرها ١٢٣ في المائة بين الفترتين ٢٠١٦-٢٠١٨ و ٢٠١٣-٢٠١٥ المتلقاة في صناديق الإيكاو الطوعية بشكل تراكمي. ونوّهت اللجنة مع الامتثال بالولايات المتحدة والصين وكندا باعتبارها الدول الثلاث التي تتصدّر الجهات المانحة للإيكاو. كما أشادت بالدول الـ١٣٣ التي دعمت الإيكاو من خلال خلال إتاحتها موظفين على نفقتها، ويشمل ذلك المعارين لأجل قصير أو طويل و/أو تنظيم المؤتمرات والفعاليات ومؤتمرات القمة والاجتماعات وحلقات العمل.

٢٢-٢ وأعربت اللجنة عن تقديرها للمساهمة القيمة التي تقدمها الدول الأعضاء التي تستضيف على أراضيها مكاتب الإيكاو من المقر إلى المكاتب الإقليمية، وهي تحديداً كندا والمكسيك وبيرو وفرنسا ومصر والسنغال وكينيا وتايلندا والمكتب الإقليمي الفرعي في الصين.

٢٢-٣ ونوّهت اللجنة بمختلف الصناديق وأبدت اهتمامها بها وبالغرض منها، وكذلك بالتفاصيل عن مساهمات كلّ صندوق من الصناديق الطوعية ونفقاتها، مشيدةً بالأدوات والإجراءات التي وُضعت لزيادة تعزيز تعبئة الموارد الطوعية.

٢٢-٤ واستصوبت اللجنة الحاجة إلى تنوع نطاق المانحين، ورحبت بفرصة المشاركة الاستراتيجية مع المؤسسات المالية لدعم قطاع الطيران. وتخضع هذه الإجراءات للموارد المتاحة في الميزانية البرنامجية العادية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وللمساهمات من خارج الميزانية. وبناءً على ذلك، أيدت اللجنة القرار المحدّث المدرج في ورقة العمل A40-WP/50.

٢٢-٥ وفي الختام، أعربت اللجنة التنفيذية عن تقديرها لمبادرات وإنجازات الأمانة العامة في تعبئة الموارد الطوعية. وفضلاً عن ذلك، رحبت اللجنة بما تبذله الأمانة من جهود للارتقاء بالمساءلة، والكفاءة في الإدارة، والشفافية، إذ إنّ من شأن ذلك أن يعزز مساعي الإيكاو لدى المانحين من أجل تعبئة الموارد.

٢٢-٦ وبناءً على المناقشات، اتفقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة القرار التالي من أجل اعتماده:

القرار ٢٢-١: تعبئة الموارد

تسليماً بأن النقل الجوي يُشكّل حافزاً للتنمية المستدامة وبأنه، بالرغم من أهميته الاقتصادية والاجتماعية، يتلقّى تمويلًا محدوداً من آليات التمويل الدولية القائمة دعماً لتطوّره؛

وتسليماً بأنّ نجاح تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" يستوجب زيادة مستوى التمويل والاستثمارات بدعم من الدول الأعضاء كافة؛

ونظراً لأنّه 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 تتفّدها الإيكاو ولتعزيز شبكات النقل الجوي في بلدانها؛

ولما كانت معظم البلدان النامية تواجه صعوبات في دخول العديد من الأسواق المالية، ولا سيّما أسواق رأس المال الأجنبي، لتمويل النمو المستدام للطيران المدني؛

ولما كان المجلس قد أنشأ، بالاستناد إلى الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، صناديق ائتمانية محدّدة الغرض ومتعدّدة المانحين بهدف مساعدة الدول الأعضاء في النهوض بالطيران المدني؛

وتذكيراً بأنّ العديد من قرارات الجمعية العمومية، بما فيها القرارات ٣٩-١٢ و ٣٩-١٤ و ٣٩-١٦ و ٣٩-١٨ و ٣٨-٢ و ٣٨-٥ و ٣٨-٧ و ٣٨-٤ و ٣٧-١٦ و ٣٦-١٧ و ٣٦-١٨ و ٣٥-١٥ و ٣٣-١ و ٣٣-٩ و ٢٩-١٣ و ٢٢-١٩، تحثّ الدول والمنظّمات الدولية والمؤسسات المالية على إقامة شراكات وتعبئة الموارد لأغراض المساعدة الفنية والتبرّع لصناديق الإيكاو؛

واعترافاً بالمساهمات الملحوظة التي قدّمتها الدول الأعضاء والمنظّمات الدولية والإقليمية وشتّى المانحين في صناديق الإيكاو ذات الصلة بتحقيق أهداف الإيكاو؛

وتسليماً بأنّه من شأن سياسة تعبئة الموارد تتّسم بالشمول ووضوح الغرض أن تعزّز من دعم الإيكاو للدول في تيسير الوصول إلى الموارد لتطوير نُظُم الطيران المدني بها؛

ولما كانت لدى الإيكاو سياسة بشأن تعبئة الموارد ترمي إلى تأمين مساهمات طوعية كافية وأكثر قابلية للتوقّع ومستدامة تُيسّر أداء مهمّة المنظّمة وتُكمل ميزانية البرنامج العادي وتُساعد الدول في الحصول على التمويل بما يُعزّز سلامة وكفاءة وأمن شبكة النقل الجوي وجدواها الاقتصادية وصلاحيتها البيئية؛

فإنّ الجمعية العمومية تقرّر ما يلي:

١- توجّه المجلس والأمانة العامة، كلّ في مجال اختصاصه، لتأمين مواصلة الإيكاو أداء دورها كداعية في مجال الطيران من خلال نشر الوعي فيما بين الدول الأعضاء ومنظومة الأمم المتّحدة والمنظّمات 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 وألوياتها التي حدّتها المنظّمة مع تقادي ازدواجية الجهود؛

٣- تطلب من الأمانة العامة إعداد مواد إرشادية لمساعدة الدول في إدراج أولوية قطاع الطيران في خططها 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 العمل مع المؤسسات المالية لإعطاء الأولوية في التمويل لقطاع الطيران لتنفيذ مشروعات المساعدة والمشروعات الوطنية، دعماً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

٥- تحثّ الدول الأعضاء على تأمين التمويل الوطني لأغراض النموّ المستدام للنقل الجوي وتشجّعها على التماس المساعدة من الإيكاو، عند الاقتضاء؛

٦- 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؛

٧- 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 من أجل توفير الموارد المالية والفنية لمساعدتها في تطوير نُظُم الطيران المدني بها، بما في ذلك تحسين قدراتها على المراقبة؛

٨- 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؛

٩- توجّه الأمانة العامة لوضع الاستراتيجيات والوسائل لتعبئة الموارد لدى الدول الأعضاء ومنظومة الأمم المتّحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والقطاع الخاص والآليات ذات الصلة، من أجل تقديم المساعدة للدول التي تحتاج إلى ذلك ولا سيّما أقلّ البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجُزرية الصغيرة النامية، في تعزيز نُظُم النقل الجوي بها عند الاقتضاء وبما يتوافق مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

١٠- توجّه الأمانة العامة للعمل مع المنظمات 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؛

١١- توجّه الأمانة العامة للعمل مع المنظمات الدولية بما يكفل مواءمة مبادرات الإيكاو الخاصة بتعبئة الموارد واندماجها ضمن إطارات التمويل والتنمية ذات الصلة.

البند ٢٣: برنامج المساعدة الفنية

أنشطة الإيكاو للمساعدة الفنية

٢٣-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل رقم A40-WP/4 التي قدمها المجلس والتي قدمت تقريراً عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية في مجالات سلامة الطيران وسعة وكفاءة الملاحة الجوية والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي والبيئة في السنوات الثلاث الحالية (٢٠١٧-٢٠١٩). وأحاطت اللجنة علماً بأعمال التنفيذ التي قامت بها الإيكاو خلال فترة الثلاث سنوات الحالية والتي تغطي جميع الأهداف الاستراتيجية وشجعت الدول على مواصلة دعم عمل الإيكاو بالشراكة مع جميع الجهات المعنية. وتؤكد ورقة العمل A40-WP/4 مجدداً التزام الإيكاو المتواصل بتقديم المساعدة للدول التي لم تفِ بأهداف تعزيز أنظمة الطيران الخاصة بها وهو عنصر حاسم في مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وعلى الصعيد العالمي حسنت الدول على مدى فترة الثلاث سنوات الحالية التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة لإنشاء نظام لمراقبة سلامة وأمن الطيران بنسبة ٣,٠٧ و ٠,٦٧ في المائة على التوالي. وخلصت اللجنة إلى أن الدعم والمساهمات المستمرة المقدّمة من الدول والقطاع تلعب دوراً رائداً في رفع مستوى نظام الطيران في الدولة وفي حل أوجه القصور الكبرى والشبكة مثل الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSCs) والشواغل البارزة في مجال الأمن (SSeCs) وفي هذا الصدد حثت اللجنة الجمعية العمومية على دعم ومواصلة المساهمة لصالح الدول المحتاجة إلى المساعدة.

٢٣-٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل رقم A40-WP/129 المقدّمة من كندا ونيوزيلندا، والتي دعت إلى تعزيز وتنسيق جهود المساعدة الفنية وزيادة مشاركة المكتب الإقليمي في المسائل المرتبطة بالمساعدة الفنية، لاسيما فيما يخص المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ كما أكدّت على ذلك بعض الدول. وأقرت اللجنة بأهمية اتباع نهج منسق ومتزامن من جانب جميع الجهات المعنية بما في ذلك الإيكاو فيما يتعلق بأنشطة المساعدة الفنية المصممة للدول. وأيدت اللجنة التوصيات الواردة في الورقة والتي من شأنها أن تعزّز المساعدة الفنية للدول بطريقة تتسم بالسلامة والأمن والاستدامة والكفاءة. بالإضافة إلى ذلك، أقرت اللجنة بالمنافع المحققة من أنشطة المساعدة الفنية و، كما تم الإعراب عن ذلك، الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP) والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs).

٢٣-٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل رقم A40-WP/319 المقدّمة من اللجنة الإفريقية لطيران المدني (AFCAC) نيابة عن دولها الأعضاء البالغ عددها ٥٤ دولة^٩ ولاحظت الإنجازات التي تحققت في تحسين السلامة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي من خلال تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية لسلامة الطيران في أفريقيا (خطة AFI) خلال فترة الثلاث سنوات الحالية. دعمت اللجنة استمرار خطة AFI خلال فترة الثلاث سنوات القادمة بناءً على الإنجازات المسجلة حتى الآن ليس فقط للحفاظ على التقدم المحرز ولكن أيضاً لتعزيز سلامة الطيران في الإقليم.

^٩ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب إفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

٤-٢٣ تمت الإحاطة بورقات العمل المقدّمة من كل من كندا (A40-WP/441) والدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) (A40-WP/77 - التفتيح رقم ١) وإندونيسيا (A40-WP/511) وفنزويلا (A40-WP/493 - التفتيح رقم ١).

خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا

٥-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل رقم A40-WP/63، التي قدمها المجلس ولاحظت التقدم المحرز في تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan). أكدت اللجنة على أهمية إنشاء آليات إقليمية لمواجهة تحديات أمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا والحاجة إلى تعزيز وتنسيق بعثات المساعدة الفنية المنسقة في أفريقيا من خلال برنامج أفريقيا الإقليمي للتعاون بين الخبراء في مجالي الأمن والتسهيلات (AFI-CES) والتعاون معاً على تقادي ازدواجية العمل فيما يخص مساعدة الدول الأفريقية مع العمل في الوقت ذاته على تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران والأهداف الإقليمية والجهود المبذولة لزيادة الالتزام السياسي. أقرت اللجنة الاقتراح الداعي إلى تحديث قرار الجمعية ٣٩-٣٨ بشأن خطة التنفيذ الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا AFI SECFAL وحثت الدول الأعضاء في منطقة إفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بتحقيق أهداف وغايات خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا وأشار كذلك إلى ضرورة مواصلة استراتيجية تعبئة الموارد إلى جانب الحملة التي قام بها مجلس الإيكاو وأمانة الإيكاو لزيادة الموارد المالية لضمان وجود آلية تمويل مستدامة لتنفيذ الخطة بفعالية.

٦-٢٣ وافقت اللجنة على تقديم القرار التالي لاعتماده من قبل الجلسة العامة ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٨:

القرار ٢٣-١: خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا

لما كان من الجوهرى أن يزداد تنسيق الجهود المبذولة تحت قيادة الإيكاو من أجل الحد من أوجه القصور الخطيرة في أمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا والمحيط الهندي التي تعرقل عمل الطيران المدني الدولي وزيادة تطوره؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد رحّب في القرار ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، بقرار الإيكاو بوضع قاعدة بموجب الملحق التاسع - "التسهيلات"، فيما يتعلق باستخدام نظم المعلومات المسبقة عن الركب (API) من قبل الدول الأعضاء فيها، والاعتراف بأن العديد من الدول الأعضاء في الإيكاو لم تقم بعد بتنفيذ هذه القاعدة قررت في الفقرة ١١ أنه وفقاً للفقرة ٩ من القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤) والقواعد القياسية للإيكاو فإن الدول الأعضاء فيها، ضمن أمور أخرى، تنشئ نظم المعلومات المسبقة عن الركب وتطلب من شركات الطيران العاملة في أراضيها توفير المعلومات المسبقة عن الركب للسلطات الوطنية المختصة؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة أيضاً في الفقرة ١٢ من القرار ٢٣٩٦ (٢٠١٧) قد قرر بأن "تقوم الدول الأعضاء بإنشاء قدرات لجمع بيانات عن سجلات أسماء الركب ومعالجتها وتحديثها وتحليلها وفقاً للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، وضمان أن تستخدم جميع سلطاتها الوطنية المختصة هذه البيانات، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين وكشفها والتحقيق فيها، يهيب كذلك بالدول الأعضاء والأمم المتحدة والكيانات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية الأخرى أن توفر المساعدة الفنية والموارد وبناء القدرات إلى الدول الأعضاء من أجل تفعيل هذه القدرات، وعند الإمكان، يشجع الدول الأعضاء على تبادل بيانات سجل أسماء الركب

مع الدول الأعضاء المعنية أو ذات الصلة من أجل الكشف عن المقاتلين الإرهابيين الأجانب العائدين إلى بلدانهم الأصلية أو البلدان التي يحملون جنسيتها أو المسافرين أو المنتقلين إلى بلد ثالث، مع التركيز على جميع الأفراد الذين حددتهم اللجنة المنشأة عملاً بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩) و١٩٨٩ (٢٠١١) و٢٢٥٣ (٢٠١٥)، ويحث أيضاً الإيكاو على العمل مع دولها الأعضاء لوضع قاعدة قياسية من أجل جمع بيانات سجل أسماء الركاب واستخدامها وحمايتها"؛

وإذ يلاحظ أن مجلس الإيكاو قد اتخذ خطوات لمعالجة قضايا أمن الطيران والتسهيلات من خلال وضع خطة تنفيذ إقليمية شاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan) ضمن أحد برامج الإيكاو.

وإشارة إلى أن مجلس الإيكاو اتخذ خطوات من أجل معالجة مسائل أمن الطيران والتسهيلات من خلال وضع خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا باعتبارها برنامجاً من برامج الإيكاو؛

وإشارة إلى أن جهوداً كبيرة بذلت من أجل إعادة تأكيد الالتزام السياسي في أفريقيا، بالتعاون مع مفوضية الاتحاد الأفريقي ولجنة أفكاك، وأن إعلان ويندهوك والمقاصد المحددة المعتمدة من طرف المؤتمر الوزاري بشأن الطيران والتسهيلات في أفريقيا الذي عقد في أبريل ٢٠١٦ في ويندهوك بناميبيا قد تم اعتمادها من قبل جمعية رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي في ٢٠١٧/٧/١ في أديس أبابا بإثيوبيا؛

وإقراراً بأنه قد لا يكون للعديد من الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي ما يكفي من الموارد المالية والفنية للامتثال لاشتراطات اتفاقية شيكاغو وملاحقتها وتعول بذلك على الإيكاو وشركاء التنمية وقطاع الطيران وغيرهم من أصحاب المصلحة من أجل الحصول على الخبرة والمساعدة؛

وإذ تقرّ بالحاجة إلى القيام، تحت مظلة الإيكاو وبتنسيق أنشطة جميع الجهات المعنية التي تقدم المساعدة إلى الدول الواقعة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

وإقراراً بأنه قد تحتاج الإيكاو إلى موارد إضافية من أجل الاضطلاع بدورها التنسيقي بنجاح؛

وإدراكاً لاستعداد المجتمع الدولي لتقديم المساعدة إلى منطقة أفريقيا والمحيط الهندي وذلك بالإعراب، في أقرب وقت ممكن، عن التزام ملموس وهام بخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحثّ الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بتحقيق أهداف وغايات خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛**

٢- **تحثّ الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات الذين يقدمون خدمات النقل الجوي الدولية إلى المشاركة في أنظمة تبادل البيانات الإلكترونية عن طريق توفير معلومات مسبقة عن الركاب من أجل تحقيق أقصى مستويات الكفاءة في معالجة حركة نقل الركاب في المطارات الدولية؛**

٣- **يطلب** إلى الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد أن تطور القدرة على جمع ومعالجة وتحليل بيانات سجل أسماء الركاب (PNR) وضمان استخدام بيانات السجل الوطني للبيانات ومشاركتها مع سلطاتها الوطنية المختصة مع الاحترام التام لحقوق الإنسان والحريات الأساسية لغرض منع وكشف والتحقيق في الجرائم الإرهابية وجرائم السفر ذات الصلة؛

٤- **تشجع** الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على تعزيز تعاونها في جميع أنحاء المنطقة بهدف تحقيق الفائدة القصوى من استخدام الموارد المتاحة وتقاسمها من خلال إقامة مشاريع إقليمية ودون إقليمية والخطة التعاونية للخبراء لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي تشمل كافة جوانب الإشراف على أمن الطيران والتسهيلات؛

٥- **تشجع** الدول الأعضاء ومنظمات الأمم المتحدة (لا سيما برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة واللجنة التابعة لمجلس الأمن والمعنية بمكافحة الإرهاب وغيرها من المنظمات) وقطاع الطيران والجهات المانحة المالية وغير المالية على دعم خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا والعمل مع الإيكاو على تنفيذها؛

٦- **توجه** المجلس إلى ضمان أن تؤدي الإيكاو دوراً قيادياً قوياً فيما يتعلق بتنسيق الأنشطة والمبادرات واستراتيجيات التنفيذ الرامية تحديداً إلى بلوغ أهداف وغايات الخطة، من أجل تحقيق تحسن مطرد في أمن الطيران والتسهيلات في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي وتخصيص الموارد اللازمة للخطة في إطار الميزانية العادية للمكاتب الإقليمية ذات الصلة تبعاً لذلك؛

٧- **توجه** المجلس إلى تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا بما يتماشى مع مبادئ خطة الأعمال وممارسات إدارة البرنامج والموارد المتاحة؛

٨- **توجه** المجلس إلى رصد وقياس حالة التنفيذ في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي على مدى ثلاث سنوات وتقديم تقرير بشأن التقدم المحرز إلى الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

٩- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-٣٨.

٢٣-٧ قامت اللجنة باستعراض ورقة العمل رقم A40-WP/288 (التتبع رقم ١ للنسخة الإنجليزية فقط) المقدمة من لجنة الطيران المدني الإفريقية نيابة عن الدول الأعضاء فيها البالغ عددها ٥٤ دولة^{١١} وأثنت على التقدم المحرز في تنفيذ الخطة الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا وشددت اللجنة على وجه الخصوص على أهمية إنشاء برنامج خبراء التعاون الأمني في مجال الأمن والتسهيلات AFI SECFAL كأداة لتقديم المساعدة إلى الدول ودعمت تنفيذ برنامج العمل أي مساهمة فريق من الخبراء في أنشطة الخطة الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا في مساعدة الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني الإفريقية من خلال بعثات فنية بشأن المخاوف الأمنية الكبيرة الحالية أو المحتملة وغيرها من أوجه القصور في أمن الطيران والتسهيلات.

^{١١} الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملايو ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب إفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

البند ٢٤: التعاون الفني – أنشطة وسياسات التعاون الفني

٢٤-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الثامنة في موضوع "التعاون الفني – أنشطة وسياسات التعاون الفني"، على أساس ورقة العمل A40-WP/66 المقدّمة من مجلس الإيكاو وورقة معلومات قدّمتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (A40-WP/109).

٢٤-٢ وقدم المجلس، في ورقة العمل A40-WP/66، آخر المعلومات عن سياسات الإيكاو واستراتيجيتها في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية. وشدّد التقرير على أنّ المنظمة لديها، من جهة، برنامجاً للمساعدة الفنية يدعم الدول بموارد الميزانية العادية وتبترعات من الصناديق الطوعية للإيكاو المخصصة وفقاً للمبادئ القائمة ومعايير الأولوية، مع التركيز بشكل أساسي على معالجة جوانب القصور المحددة من خلال عمليات التدقيق التابعة للإيكاو. ومن جهة أخرى، يدعم برنامج التعاون الفني الدول والجهات الأخرى من أجل وضع وتنفيذ مشاريع الطيران المدني التي تمولها الحكومات ذاتها أو الجهات المانحة على أساس استرداد التكاليف. وإذ أشار التقرير إلى أنّ برنامج التعاون الفني هو نشاط من أنشطة المنظمة يحظى بأولوية دائمة، فقد عرض تحليلاً في المرفق (أ) لنتائج الأداء المالي والتشغيلي للبرنامج في فترة السنوات الثلاث ٢٠١٦-٢٠١٨، وذلك لعرض مقارنة بين فترتي السنوات الثلاث السابقتين، وعرض نتائج صندوق الخدمات الإدارية والتشغيلية للفترة المعنية في المرفق (ب). واستكملت تلك المعلومات بموجز يتضمن إنجازات الهدف الاستراتيجي في المرفق (ج). وقدم التقرير أيضاً معلومات عن التطورات الهامة التي طرأت ضمن إدارة التعاون الفني في فترة السنوات الثلاث، وأدت إلى تعزيز التزام الإيكاو بمواصلة تحسين دور الإدارة كمقدم خدمة ذات قيمة مضافة، بما في ذلك نجاح نظامها الخاص بإدارة الجودة في الانتقال إلى معيار الإيزو ISO 9001:2015، والعمل الجاري لوضع نظام لإدارة أساليب الأعمال (BPMS) من أجل التوسع في الاستخدام الآلي في العمليات وبلوغ الحد الأمثل من تيسير الرصد في الوقت الحقيقي لجميع المشاريع الجارية وتقديم تقارير مفصلة عنها. ونكّر التقرير أيضاً بموافقة مجلس الإيكاو على سياسة الإيكاو بشأن أجزاء البائعين، وتعزيز الرقابة على أنشطة المشتريات، وأبلغ عن وضع خطة للتواصل مع المواهب من أجل تلافي النقص الحالي في الكفاءات الأساسية في مجال الطيران، ومواصلة تنفيذ برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV). وعلى المستوى الاستراتيجي، أكد التقرير على وضع عملية معززة لضمان الجودة بمشاركة الإدارات ذات الصلة ومهام التواصل الجديدة التي أسندت للمكاتب الإقليمية، نتيجة لاستعراض كلي للآليات المؤسسية والإدارية القائمة التي تنظم تقديم التعاون الفني والمساعدة الفنية في المنظمة. كما أبلغ التقرير عن موافقة المجلس على دمج مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) ضمن هيكل إدارة التعاون الفني، وعلى موافقة أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية التي يتعين تنفيذها بحلول نهاية عام ٢٠٢٠. ويقترح المرفق (د) بورقة العمل إدخال تحديث طفيف على قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية"، ليأخذ في الاعتبار التغييرات التحريرية المطلوبة، لكي تعتمد الجمعية العمومية.

٢٤-٣ وقدمت ورقة العمل A40-WP/109، التي قدّمتها لجنة الطيران المشتركة، معلومات بشأن مشروع التعاون الفني "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في كومنولث الدول المستقلة". وسلطت الضوء على النتائج المحققة على مدى عشرين عاماً في مجال التدريب، من خلال التعاون المتعدد الأطراف مع شركات إيرباص وبوينغ وجنرال إلكتريك وإيوشن في أكثر من ١٥٠ فعالية، مثل حلقات العمل والمؤتمرات والدورات التدريبية لما مجموعه نحو ١١٠٠٠ خبير في مجال الطيران من ٢٠ دولة و ١٠ منظمات دولية. وكان التدريب المقدم في إطار المشروع متصلاً بالسلامة الجوية وصلاحية الطائرات للطيران.

٢٤-٤ وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأن أداء برنامج التعاون الفني للإيكاو في الفترة المشمولة بالتقرير ٢٠١٦-٢٠١٨ قد حظي باستمرار اهتمام الدول والجهات المانحة والقطاع الخاص، إذ تم تنفيذ أنشطة البرنامج بقيمة ما مجموعه

٣٥٦,٢ مليون دولار أمريكي وتنفيذ ما متوسطه ١٠٧ برامج سنوياً في أكثر من ١٣٨ دولة و ١٠ منظمات دولية في جميع الأقاليم. ومن الناحية التشغيلية، اضطلع البرنامج بدور مهم في توفير الدعم للدول الأعضاء، من خلال إيفاد ١٠٦١ خبيراً دولياً ميدانياً، وتعيين ٢٥٦٦ خبيراً وطنياً، وتوفير التدريب لعدد ١٩٥٦٥ من موظفي الطيران المدني وشراء معدات رئيسية في مجال الطيران المدني بمبلغ قدره ٢١٧,٣ مليون دولار أمريكي.

٥-٢٤ وقد سعدت اللجنة بالجهود التي بذلتها إدارة التعاون الفني في فترة الثلاث سنوات لتعزيز تقديم الخدمات من خلال زيادة الشفافية والمساءلة وبلوغ أعلى معايير الجودة تحقيقاً لمصالح الدول الأعضاء. ومن الأمور التي لها أهمية خاصة في هذه الفترة انتقال نظام إدارة الجودة لدى الإدارة إلى معيار الإيزو ISO 9001:2015 وإنشاء عملية معرزة لضمان الجودة في مجال التعاون الفني ومشاريع المساعدة الفنية، من خلال تعزيز نطاق الأنشطة، وإعادة تحديد الأدوار والمسؤوليات، ومشاركة أصحاب المصلحة الرئيسيين في الإيكاو، والدور الجديد في مجال التواصل الذي أسند إلى المكاتب الإقليمية. وأبلغت اللجنة بأن من المزمع إنشاء منصة عبر الإنترنت تستطيع الدول الوصول إليها، مما سوف ييسر رصد معالم المشروع في الوقت الحقيقي مالياً وتشغيلياً.

٦-٢٤ واعترافاً من اللجنة بأهمية تبادل المعلومات، وتحديد أولويات الاحتياجات، وتعبئة الموارد من أجل أنشطة بناء القدرات، أوصت اللجنة بأن تشجع الجمعية العمومية الدول والمنظمات الدولية والجهات المانحة على توحيد جهودها في تقديم الدعم الهادف للأقاليم أو الدول من خلال مبادرات تعاونية مثل الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP) ودعمت اقتراحاً يقضي بالتنسيق والرقابة مركزياً داخل الإيكاو.

٧-٢٤ وبالنظر إلى وظائف الإيكاو في مجال وضع القواعد والتدقيق والدعم الفني، سلمت اللجنة بأن هناك حاجة إلى المزيد من المواءمة بين أنشطة المساعدة الفنية وأنشطة التعاون الفني من أجل ضمان اتباع نهج متسق ومنسجم ويتسم بالكفاءة بين مختلف الأطراف داخل المنظمة التي تشارك في دعم التنفيذ، وبالتالي تجنب ما لا داعي له من الازدواجية، وتضارب المصالح، والمنافسة على موارد محدودة.

٨-٢٤ وأقرت اللجنة التنفيذية بأنه لا تزال الأولوية لتعزيز الاتساق العالمي في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs)، بحيث يتسنى لجميع الدول تحقيق الفوائد الاجتماعية الاقتصادية الهامة للنقل الجوي الآمن والموثوق به والمستدام. وستبدل الأمانة العامة جهوداً معرزة من أجل تقديم الدعم للبلدان النامية من خلال برنامج التعاون الفني للإيكاو كجزء من مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB). ولذلك فقد أوصت اللجنة بأن تواصل الجمعية دعم البرنامج من خلال إدراك أهميته لأنشطة التعاون وبناء القدرات التي تركز على مساعدة الدول في تحسين نظم الطيران المدني والبنى التحتية ذات الصلة، وكذلك تعزيز قدراتها في مجال الموارد البشرية.

٩-٢٤ وفي ضوء مداوات اللجنة التنفيذية، فقد قررت اللجنة التنفيذية دعوة الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

(أ) تذكير الدول المتعاقدة، عند النظر في تطوير أو تحسين البنى الأساسية للطيران المدني في بلدانها، بأن تأخذ في الاعتبار مزايا الاستفادة من برنامج الإيكاو للتعاون الفني في مشاريعها الخاصة بالطيران المدني؛

(ب) حثّ الدول المتعاقدة، عند تنفيذ مشاريع تطوير الطيران المدني بواسطة الإيكاو، على إيلاء الأولوية للنتائج والتوصيات المنبثقة عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، وغير ذلك من المصادر، كالأستنتاجات والقرارات الصادرة عن المجموعات الإقليمية

للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، بهدف معالجة أوجه القصور وحل الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن، واغتنام الفرص السانحة للتحسين في جميع مجالات الطيران المدني، مع العمل في الوقت ذاته على المساهمة بشكل مباشر في تحقيق جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛

ج) حتّ الدول المتعاقدة والمؤسسات المالية وقطاع الطيران وأصحاب المصلحة الآخرين على توفير موارد مالية وبشرية دائمة من خلال برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران، من أجل تطوير قدرات الدول المستفيدة في مجال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وتعزيز نموها وقدرتها على الاعتماد على النفس؛

د) توجيه طلب إلى الأمانة العامة لمواصلة إنكفاء وعي الدول وهيئات القطاع الخاص والجهات المانحة بمزايا الاستعانة بالإيكاو لتنفيذ مشاريع بناء القدرات ووضع البنى الأساسية في مجال الطيران المدني؛

هـ) توجيه طلب إلى الأمانة العامة لتحسين التنسيق والمواءمة بين أنشطة المساعدة الفنية وأنشطة التعاون الفني من أجل ضمان اتباع نهج متسق ومنسجم ويتسم بالكفاءة بين مختلف الأطراف المشاركة في دعم التنفيذ، داخل المنظمة، وبالتالي تجنب ما لا داعي له من الازدواجية وتضارب المصالح والمنافسة على موارد محدودة.

١٠-٢٤ ووافقت اللجنة أيضاً على إحالة القرار الذي قدّمه المجلس في ورقة العمل A40-WP/66 - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية" لكي تعتمده الجمعية العمومية في جلستها العامة.

القرار رقم ١/٢٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو 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 كان "التعاون الفني" هو أي شكل من أشكال المشاريع المطلوبة والممولة من الدول و/أو المنظمات، والمنفذة بواسطة إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، حيث يتم استرداد جميع التكاليف المباشرة وغير المباشرة المتعلقة بالمشروع؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية كما كانت عند انتهاء الدورة الأربعين للجمعية العمومية.

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-١٦.

المرفق (أ)

برنامجا الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية

ولما كان نمو وتحسين الطيران المدني يشكل إسهاما قويا في التنمية الاقتصادية للدول.

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

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

ولما كان القرار رقم (IX)A 222 الصادر في ١٥/٨/١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦/١١/١٩٤٩ 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 تنفذ منذ سنة ١٩٥١ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية بتمويل من حساب الأمم المتحدة الخاص للمساعدة الفنية والذي نشأ بموجب القرار أعلاه.

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

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 شراكات مثمرة مع شركاء التمويل والدول المنتفعة.

ولما كان القرار ٣٩-٢٣ قد حث الدول الأعضاء والصناعة والمؤسسات المالية والجهات المانحة وأصحاب المصلحة الآخرين على التنسيق والتعاون فيما بينهم ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي حددتها الإيكاو، بما يجنب ازدواج الجهود؛

ولما كان المجلس قد وافق على إعطاء إدارة التعاون الفني مزيدا من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملازمين 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 الفني إلى البرنامج العادي.

فإن الجمعية العمومية:

برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية

- ١- **تسلّم 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 وفقاً للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكلان نشاطا دائما وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تتفد القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية الإقليمية تنفيذا فعالا وتتمى 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 لصلاحيات 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 المقّمة 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، ولا سيما 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 وبالدول 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 المقّمة 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 تتفّذ 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 تنفق مبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية توخياً لمواكبة ذلك التطور وأن تواصل بذل جهد متزايد لتدريب موظفي الطيران الوطنيين وهذا الجهد يفوق مواردها المالية وتجهيزاتها التدريبية.

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

ولما كانت المؤسسات التمويلية تتوقع من منفي المشاريع التي تمولها 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، وبرنامج 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 تمولها 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 المقّمة من المانحين خارج اطار 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** للأمينة العامة بأن تتلقى بإسم برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية التي 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 بنيتها 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 تماما بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهري 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- **توجّه 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- **توجّه انتباه الدول المتعاقدة إلى التعاون والمساعدة التي تقدم من خلال المشاريع شبه الإقليمية والمشاريع الإقليمية التي تنفذها الإيكاو، مثل مشاريع "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران" (COSCAP) ومشاريع البرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP)، وتحث المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية لأن فوائد هذه المشاريع عظيمة.**

- ٣- **تطلب إلى** الأمانة العامة أن تعزز تطبيق المنظمة لنهج شامل حيال أنشطة الدعم الفني الهادفة من أجل بناء نظم رقابة قوية ومستدامة في الدول؛
- ٤- **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.
- ٥- **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.
- ٦- **تشجع** الدول التي تتلقى التعاون الفني والمساعدة الفنية من خلال الإيكاو على أن تتفادى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع.
- ٧- **توجه انتباه** الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الإيكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية.
- ٨- **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.
- ٩- **تطلب** إلى الأمانة العامة أن تشجع الاستخدام الواسع النطاق لمؤشرات الأداء من أجل إجراء تقييم موضوعي لتأثير أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.
- ١٠- **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.
- ١١- **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.

البند ٢٥: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران

١-٢٥ فيما يخص البند ٢٥ من جدول الأعمال، نظرت اللجنة التنفيذية في الوثيقة A40-WP/64 المتعلقة ببرامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران، التي تقدم ملخصاً لما نُفِّذ من أنشطة وما تحقق من إنجازات في برنامج الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني منذ الدورة ٣٩ للجمعية. كما تتضمن معلومات عن تنفيذ "سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني"، وأنشطة شبكة الإيكاو لمراكز التدريب على أمن الطيران (ASTC). فضلاً عن أنشطة التدريب المهني والتعليم العالي المشمولة ببرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران. وأقرت اللجنة ورقة العمل هذه وشجعت الدول الأعضاء على دعم الإيكاو في سعيها لإقامة شراكات تدريب جديدة في جميع الأقاليم؛ وتطوير أساليب بديلة في التدريب لتسهيل سبل الوصول إليه، كالتعلم عن بُعد، والترويج لهذه الأساليب الجديدة بين الجهات المعنية في الطيران المدني؛ وأوصت اللجنة الدول

الأعضاء بالاستفادة من برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS) ودعم توسيع شبكة الأعضاء من أجل تطوير وتبادل وتقديم برامج التدريب لتعزيز تأهيل المهنيين العاملين في مجال الطيران؛ وشجعت المجلس على المشاركة بنشاط في الترويج لأنشطة التدريب التي تجربها الإيكاو بين الدول الأعضاء من أجل زيادة التواصل في جميع الأقاليم.

٢٥-٢ وتقسم أوراق العمل التي قدمتها الإيكاو، والدول الأعضاء والمنظمات الدولية إلى ثلاث حزم، وعرضت على اللجنة على النحو التالي:

أ) الحزمة الأولى بشأن التدريب وبناء القدرات: A40-WP/64 و A40-WP/67 و A40-WP/163 و A40-WP/164 و A40-WP/237 و A40-WP/414؛

ب) الحزمة الثانية بشأن تطوير كفاءة التدريب: A40-WP/131 و A40-WP/238 و A40-WP/477؛

ج) الحزمة الثالثة بشأن التدريب المتعلق بالملاحة الجوية والنقل الجوي: A40-WP/477، و A40-WP/130، و A40-WP/206، و A40-WP/239، و A40-WP/240، و A40-WP/444، و A40-WP/408، و A40-WP/497، و A40-WP/512، و A40-WP/565.

٢٥-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/67، المقّمة من مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا)، بالنيابة عن بيليز، وكوستا ريكا، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس ونيكاراغوا، تحت عنوان نموذج لإدارة التدريب في مجال الطيران في بلدان أمريكا الوسطى. وتطلع هذه الورقة المجلس على نموذج إدارة التدريب في مجال الطيران في أمريكا الوسطى. وتتماشى هذه الورقة مع أنشطة الإيكاو التدريبية التي يضطلع بها مكتب التدريب العالمي على الطيران، مثل التعاون بين شبكة ترينير المتقدم، واستخدام النظم الآلية في التدريب من قبيل نظام الإدارة الالكترونية لبرنامج ترينير المتقدم وغير ذلك من الأدوات التي يتضمنها مفهوم التدريب على الطيران.

٢٥-٤ وتضمنت ورقة العمل A40-WP/163، المقّمة من إثيوبيا، لمحة عامة عن أوجه القصور في الطيران المدني الناجمة بصورة رئيسية عن عدم كفاية مراكز التدريب والقوى العاملة المدربة والتمويل والموارد المادية.. وعليه تشجع الورقة الإيكاو على دعم تنفيذ خارطة الطريق للتدريب وبناء القدرات في الدول، لكي تتمكن من الوفاء بالتزاماتها الوطنية والدولية في مجال النقل الجوي. وستعمل الإيكاو مع المكاتب الإقليمية لتنظيم حلقات عمل بشأن تنفيذ خارطة الطريق وكفالة أن يتم اتباع معايير وإجراءات التدريب القائم على الكفاءة.

٢٥-٥ أما ورقة العمل A40-WP/164، المقّمة من ٥٤ دولة^{١٢} الأعضاء في لجنة الطيران المدني في أفريقيا (AFCAC) تحت عنوان تنسيق التدريب في أفريقيا- خارطة الطريق للتدريب في مجال الطيران، فهي تحت الدول الأعضاء على توفير الدعم الفني والمالي للمشاريع والبرامج والأنشطة ذات الصلة بخارطة الطريق. وستعمل الإيكاو مع مكاتبها الإقليمية في أفريقيا لدعم تنفيذ خارطة طريق التدريب في مجال الطيران وتحيط اللجنة علماً بالتحديات المقترنة بتنمية رأس المال البشري وتدريبه في أفريقيا؛ وتشجع الجهات المعنية، مثل سلطات الطيران المدني ومؤسسات التدريب على الطيران، والشركاء في القطاع وغيرهم على مواصلة تقديم المعلومات حول التدريب بغرض زيادة تنقيح خارطة الطريق.

^{١٢} الجزائر، وأنغولا، وبنين، وبوتسوانا، وبوركينا فاسو، وبوروندي، الكاميرون، والرأس الأخضر، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وتشاد، وجزر القمر، والكونغو، وكوت ديفوار، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وجيبوتي، ومصر، وغينيا الاستوائية، وإريتريا، وإثيوبيا، والغابون، وغامبيا، وغانا، وغينيا، وغينيا بيساو، وكينيا، ولسوتو، وليبيريا، وليبيا، ومدغشقر، وملاوي، ومالي، وموريتانيا، وموريشيوس، والمغرب،

٦-٢٥ وتشجع ورقة العمل A40-WP/237، المقدّمة من كينيا تحت عنوان استراتيجية التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران، الدول الأعضاء، ولا سيما من إقليم أفريقيا والمحيط الهادئ على تنفيذ خارطات طريق التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران وعلى الالتحاق ببرنامج تدريب المتقدم. وبعد النظر في البند ٢٥ من جدول الأعمال، وافقت اللجنة التنفيذية على توصية الاجتماع العام باعتماد قرار الجمعية العمومية التالي بشأن تنفيذ استراتيجيات التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران؛

القرار ١/٢٥: تنفيذ استراتيجيات بناء القدرات والتدريب في مجال الطيران

لما كان تطوير الطيران العالمي المتصل بالاستدامة والسلامة والأمن يعتمد على إتاحة الموظفين والمشرفين والمديرين المؤهلين والأكفاء من أجل أعمال التشغيل والصيانة والتخطيط والتنسيق والإدارة والإشراف فيما يتعلق بجميع العمليات المعقدة في مختلف المطارات والمجالات الجوية والطائرات ومرافق الصيانة، وما إلى ذلك؛

وبالنظر إلى أن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) قد وافق على "سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني" التي تحدد أهداف الإيكاو ودورها في التدريب على الطيران من أجل "دعم استراتيجيات تنمية الموارد البشرية التي تعدها الدول الأعضاء وأوساط الطيران لضمان توافر العدد الكافي من العاملين المؤهلين والأكفاء لتشغيل وصون وإدارة نظم النقل الجوي الحالية والمستقبلية فضلاً عن المعايير الدولية المتصلة بالسلامة، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة"؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن تساعد الإيكاو الدول الأعضاء على تحسين مستوى كفاءة موظفي الطيران وصونه من خلال أنشطة التدريب التابعة للإيكاو، وذلك لضمان أن يكون لدى الدول الأعضاء في الإيكاو ما يكفي من الموارد البشرية والقدرة على تنفيذ أحكام الإيكاو وبرامجها.

٢- تقرر أن تسترشد أنشطة التدريب التابعة للإيكاو بالمبادئ التالية:

- أ) تقع على الدول الأعضاء المسؤولية عن تأهيل المهنيين العاملين في مجال الطيران؛
- ب) ينبغي إيلاء الأولوية القصوى لأنشطة التعلّم التي تدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وبرامج الإيكاو باستخدام التدريب القائم على الكفاءة ونهج تصميم النظم التعليمية؛
- ج) ينبغي للإيكاو أن تقدم المشورة إلى مشغلي مرافق التدريب ولكن دون أن تشارك في تشغيل هذه المرافق؛
- د) إعطاء أولوية رفيعة لدعم برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران التابع للإيكاو وتنفيذ استراتيجيات وأطر إدارة الأداء البشري والمواهب البشرية التي تشمل اجتذاب الجيل القادم وتدريبه وتنشئته ورعايته والاحتفاظ به؛

وموزمبيق، وناميبيا، والنيجر، ونيجيريا، ورواندا، وسان تومي وبرينسيبي، والسنغال، وسيشيل، وسيراليون، والصومال، وجنوب إفريقيا، وجنوب السودان، والسودان، وسوازيلاند، وتوغو، وتونس، وأوغندا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا وزيمبابوي.

هـ) ينبغي أن تُرشد وتدعم أنشطة برنامج التدريب العالمي على الطيران فرص التدريب والتعلم التي تتيحها الإيكاو للدول لضمان جودة النتائج وتوحيدها وفعاليتها وكفاءتها؛

و) ينبغي للأمانة العامة للإيكاو أن تعمل على تعزيز الاستدامة الذاتية لأنشطة برنامج التدريب العالمي على الطيران عبر توفير هيكل واضح لإدارته، يشمل آليات من أجل المهام المالية والفنية والإدارية ومؤشرات الأداء الرئيسية من أجل دعم احتياجات الدول للتعلم والتنمية.

٣- تحث الدول على تبادل خططها الاستراتيجية التي تتناول التعلم والتطوير في مجال الطيران، بما في ذلك التطبيق العملي لخريطة طريق التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران التي وضعتها الإيكاو، ومساعدة بعضها لبعض من أجل تحقيق الوصول الأمثل إلى أنشطة التعلم من أجل المهنيين العاملين في مجال الطيران لديها؛

٤- **مناشدة الدول من أجل ما يلي:**

أ) تشجيع تنفيذ رابطات التعلم والتنمية في مجال الطيران؛

ب) تبني شراكات بشأن المسائل المتصلة بالتدريب والتعلم من خلال التعاون وتبادل المعارف على الصعيد الإقليمي، ويشمل ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، تبادل المتاح من موارد التدريب والمدربين ومصممي المناهج التدريبية وأدوات الدورات التدريبية وإعداد قائمة بخبراء التدريب على الطيران.

٥- **تعطي تعليمات** إلى المجلس بإنشاء آلية رصد وتقييم لمعالجة جودة وكفاءة وفعالية أنشطة الإيكاو بشأن التدريب العالمي على الطيران، وتقديم تقرير إلى الدول الأعضاء وفقاً لذلك.

الممارسات المرتبطة بذلك

١- ينبغي للمجلس أن يعزز المساعدة المقدمة إلى الدول الأعضاء فيه من أجل مواءمة مستويات كفاءة المهنيين العاملين في مجال الطيران، بما في ذلك وضع أطر للكفاءة لجميع الوظائف المتصلة بالطيران. وينبغي أن تستند هذه الجهود إلى ما يلي:

أ) تحليل البيانات لتحديد الاحتياجات الوظيفية والأداء البشري المتوقع والأولويات والاحتياجات؛

ب) تحديد الاحتياجات التدريبية اللازمة من أجل تنفيذ أحكام الإيكاو؛

ج) نهج التدريب القائم على الكفاءة.

٢٥-٧ وتحث ورقة العمل A40-WP/414، المقدمة من الكاميرون، الإيكاو على تقديم المساعدة للدول الأعضاء التي تواجه مشاكل في تطوير وتنفيذ خارطة طريق التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران للدول. وأطلقت الأمانة اللجنة أنه سيجري تنظيم حلقات عمل لتنفيذ خارطة طريق التدريب وبناء القدرات للدول ولكفالة أن يجري اتباع معايير وإجراءات التدريب القائم على الكفاءة.

٢٥-٨ وتعرض ورقة العمل A40-WP/131، المقّمة من الإمارات العربية المتحدة، تكنولوجيا الواقع الافتراضي/الواقع المعرّز (VR/AR) في تدريب العاملين وأهمية اعتمادها في التدريب في مجال الطيران. وحثّت اللجنة الدول على التسليم بتكنولوجيا الواقع الافتراضي/الواقع المعرّز كما حثّت الدول على اعتماد استخدام تكنولوجيا الواقع الافتراضي على اعتماد تكنولوجيا الواقع الافتراضي بالنسبة للمجازين في صيانة الطائرات ومقتضيات صلاحية الطيران. وعلى الرغم من أن هذا يعد تطورا إيجابيا، هناك حاجة للقيام بالمزيد من الدراسات عن التكلفة والمنافع، ومدى فعاليتها وجدواها. وإلى جانب ذلك، يقتضي ذلك قدرا من المواءمة والتوحيد.

٢٥-٩ وتتناول ورقة العمل A40-WP/238، المقّمة من الجمهورية الدومينيكية، التكامل بين عمليات التدريب الذي ينطوي على إجراء تقييم لبرامج التدريب المحددة التي تحتاجها كل منطقة، وتطوير منهاج يربط بشكل واضح بين المفاهيم. وأحاطت اللجنة علماً بالطلب المقدم إلى الإيكاو للترويج لهذه الاستراتيجية وغيرها بغرض تحقيق التكامل والفعالية لمفاهيم التدريب؛

٢٥-١٠ وتقرّح ورقة العمل A40-WP/477، المقّمة من الكاميرون، توجهاً جديداً في تأهيل المدربين في مجال سلامة الطيران المدني ضمن إطار برنامج ترينير. ووفقاً لهذه الورقة، فإن إجراءات تأهيل المدربين القائمة تحد من توافر العدد الكافي من المدربين متعددي المواهب لتلقين مجموعة المواد التدريبية بسبب ما يلزم لتنفيذه من وقت وتكاليف. وطُلب إلى مكتب التدريب العالمي على الطيران وضع دورات تدريبية عامة للتدريب أثناء العمل للمدربين في مجال السلامة. وأوضحت الأمانة أن مكتب التدريب العالمي على الطيران يطور دورات تدريبية لتلبية احتياجات تدريبية محددة، أخذاً في الاعتبار مشاكل الأداء، وإطار الكفاءة، والجمهور المستهدف. وبعد اكتمال إعداد الدورات التدريبية، يجري تحديد المتطلبات الخاصة بالمؤهلات وتشمل التدريب أثناء العمل في عملية التأهيل. وتكفل هذه العملية الجودة في تقديم التدريب. وأيدت اللجنة هذا الموقف، على النحو الذي أوضحته الأمانة.

٢٥-١١ أما ورقة العمل A40-WP/115، المقّمة مقدّمة من رومانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^{١٣}، والدول الأعضاء الأخرى في مؤتمر الطيران المدني الأوروبي^{١٤} واليوروكنترول، فهي تدعم المضي في تمديد برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران ووضع استراتيجية جديدة للإيكاو في هذا المجال. وعند استعراض هذه الورقة، أعربت اللجنة عن دعمها لحصول النساء والرجال على وظائف صناعة طيران دون تمييز. وأشارت اللجنة إلى التأييد العريض لهذه الورقة وإلى ورقة العمل المقّمة من كندا، التي تؤيد هي أيضاً مبادرات الإيكاو الهادفة إلى استقطاب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران واستبقائهم. وإذ أشارت إلى أن استمرار برنامج الجيل القادم يعتمد على تلقي دعم إضافي خارج إطار الميزانية العادية للفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢، وافقت اللجنة على أنه ينبغي تشجيع الدول على التبرع بموارد إضافية من خارج الميزانية. واقترحت اللجنة أن يستعرض المجلس المقترحات بتمديد برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران في ضوء الأولويات القائمة التي يجري تمويلها من خلال ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوفر الموارد من خارج الميزانية. واقترحت اللجنة أيضاً أن يجري، رهنا بأولويات الفترة الثلاثية أيضاً، استعراض الملاحق، وخاصة الملحق الأول - إجازة العاملين، لكفالة تناولها على النحو الكافي للاحتياجات الحالية والمقبلة فيما يخص المهارات وإتاحة الفرصة بدون تمييز للرجال والنساء لمزاولة مهنة الطيران.

^{١٣} النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدانمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورج ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^{١٤} ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

١٢-٢٥ ودعت ورقة العمل A40-WP/130، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، للنظر في مفهوم "إطار دولي للتدريب القائم على الكفاءة لعمليات البحث والإنقاذ". وأوصت اللجنة المجلس بالنظر في تطوير إطار دول للتدريب القائم على الكفاءة لعمليات البحث والإنقاذ في ضوء الأولويات الحالية التي يجري تمويلها من خلال ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢، مشيرة إلى أن الإيكاو ستحدد الجهة المناسبة لتطوير ذلك الإطار.

١٣-٢٥ وناقشت ورقة العمل A40-WP/206، المقدمة من سنغافورة، برعاية مشتركة من فيجي وجزر مارشال وناورو ونيجريا ومقدونيا الشمالية وبالاو والمملكة المتحدة، الحاجة إلى طرائق تعليم تركز على المتعلم وتشجع على تحويل التركيز من المعلم إلى المتعلم. وسلّمت اللجنة بالحاجة إلى تبني طرائق تعليم تركز على المتعلم من أجل تعزيز التدريب على الكفاءة لتجهيز الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران من أجل تلبية احتياجات الطيران في المستقبل؛ وطلبت من الإيكاو إعداد مبادئ توجيهية لاختيار أدوات التدريب التكنولوجية التي تدعم التدريب القائم على الكفاءة وذلك باستخدام طرائق تعليم تركز على المتعلم. وهذا يتواءم مع منهجية الإيكاو القائمة على الكفاءة. وفي حين أن الورقة توصي بالجهة التي ينبغي أن تنظر في المفهوم، إلا أن الإيكاو هي من سيحدد الكيان المناسب للقيام بهذه المهمة.

١٤-٢٥ وشددت ورقة العمل A40-WP/240، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، على الحاجة إلى التدريب على إدارة التغيير على جميع مستويات منظمات الطيران، وطلبت من الإيكاو وضع أحكام ومواد إرشادية جديدة لمساعدة الدول في بناء القدرات في هذا الصدد. أحاطت اللجنة علماً بالدورة التدريبية لكبار المديرين المتوسطين في هيئة الطيران المدني التابعة للإيكاو، التي تم تطويرها بالتعاون مع الصين، والتي بدأت في عام ٢٠١٨ وأيدت المقترح الداعي إلى مواصلة العمل لمعالجة إدارة التغيير.

١٥-٢٥ ورقة العمل A40-WP/444، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، فيما يتعلق بالتدريب في إدارة الملاحة القائمة على الأداء لإتاحة الفرصة لإجراء متابعة تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء بغرض تحقيق الفعالية ورضا المشغلين والامتثال. وأشارت اللجنة إلى أهمية هذا النوع من التدريب وأيدت إعداد مواد إرشادية عن إدارة الملاحة القائمة على الأداء، وأوصت بأن يستعرض المجلس هذا المقترح في ضوء الأولويات الحالية التي يجري تمويلها من خلال ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢.

١٦-٢٥ ورقة العمل A40-WP/408 - أحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات التي قدمتها منظمة هيرميس للنقل الجوي، عن التعليم والأداء في مجال الطيران: تحقيق الفوائد واستدامتها. وتسلط ورقة العمل الضوء على التعليم والتدريب كاستثمار، وتحدد التحديات التي تواجه صناعة الطيران في تعيين الموظفين والاحتفاظ بهم، وتوفير الإجراءات الموصى بها التي يمكن اتخاذها لتحسين التدريب والاستراتيجية التعليمية في مجال الطيران.

١٧-٢٥ ورقة العمل A40-WP/497، أحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات، المقدمة من جمهورية الصين الشعبية، تحت عنوان "آخر المستجدات في التدريب الصيني على أمن الطيران"، التي تقدم تقريراً موجزاً عن أنشطتها التدريبية في مجال أمن الطيران، التي نُفذت استجابةً للصين لمبادرة الحزام والطرق، ومبادرة منظمة الطيران المدني الدولي "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وخطة الطيران العالمية لأمن الطيران (GASeP).

١٨-٢٥ ورقة العمل A40-WP/512، أحاطت اللجنة علماً بأن ورقة المعلومات، المقدمة من بنغلاديش، تبرز الجهود المبذولة لدراسة أهمية التدريب لتطوير النقل الجوي في جميع أنحاء العالم. كما تقدم تبليغ عن الدورات التدريبية عبر الإنترنت للإيكاو ومحدوديتها بسبب قلة التفاعل التي عادة ما تميز التدريب في الفصول الدراسية.

٢٥-١٩ ورقة العمل A40-WP/565، أحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات المقدّمة من رواندا تحت عنوان "بناء الطائرات التجريبية بدون طيار ومختبرات الابتكار في رواندا"، والتي تحدد رحلة وإنجازات مختبرات الابتكار الموجودة في كيغالي، رواندا، وبالتعاون مع هيئة الطيران المدني في رواندا وكينيات أخرى.

البند ٢٦: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

الفضاء التجاري

٢٦-١ تعرض ورقة العمل A40-WP/15 التي قدّمها المجلس لمحة عامة عن ظهور النقل الفضائي التجاري (CST) ومدى ارتباطه بقطاع النقل الجوي الحالي. وعلى الرغم من أن عمليات النقل الفضائي التجاري ليست منتظمة حتى الآن، فقد ارتأت اللجنة أنه من المهم رصد تطورها إذ إنها قد تصبح منتظمة خلال العقد التالي من هذا القرن. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الذي اضطلعت به الإيكاو من ذي قبل على النحو المبين في ورقة العمل A40-WP/15، ووافقت على أن عدد العمليات في ازدياد، وكذلك تأثير هذه العمليات على الطيران المدني الدولي. وأحيط علماً بأن الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل A40-WP/15 تخضع للموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو المساهمات من خارج الميزانية.

٢٦-٢ ووافقت اللجنة على أن يُعدّل القرار المقترح، الوارد في ورقة العمل A40-WP/15، ليجسد حاجة الإيكاو إلى التنسيق مع منظومة الأمم المتحدة، لا سيما مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة (UNOOSA) ولجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية (COPUOS) وأن يتم تنسيق إجراءات الأمانة العامة مع كلا المكتبيين. وعدّل القرار على النحو التالي:

القرار ١/٢٦: النقل الفضائي التجاري

لما كانت المادة الرابعة والأربعون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أنه ضمن غايات وأهداف الإيكاو العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد؛

ولما كانت المادة السابعة والثلاثون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن "... تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر، وحسب الضرورة، باعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها والتي تتعلق [...] بجميع المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليه الحاجة من وقت لآخر."

ولما كان المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية قد نظر في الجوانب الفنية للنقل الفضائي التجاري، لا سيما تداخله مع الطيران وحيث إن المجلس قد اعتمد توصية المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية بشأن النقل الفضائي التجاري؛

وإقراراً بالعلاقة المتداخلة بين مبادئ قانون الجو الدولي والفضاء الخارجي من حيث النقل الفضائي التجاري؛

وإقراراً بأهمية تكليف الإيكاو فيما يتعلق بالآتي: استيعاب النقل الفضائي التجاري في المجال الجوي؛ والاستخدام المشترك للبنية الأساسية؛ والمواقع المشتركة للمطارات والموانئ الفضائية؛ واستخدام الطائرات للإطلاق؛ ومرحل طيران المركبات الفضائية التي تستخدم الاحتكاك بالغلاف الجوي لاستحداث القدرة على الرفع؛

واعترافاً بالحاجة إلى العمل عن كثب مع مختلف كيانات الأمم المتحدة، وخاصة مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة ولجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية.

فإن الجمعية العمومية:

١- تؤكد من جديد على الدور الذي تضطلع به الإيكاو في إعداد إرشادات السياسات في المجالات التي تتداخل فيها عمليات النقل الفضائي التجاري مع الطيران المدني الدولي بالتنسيق مع مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة؛

٢- توجّه المجلس بتكليف الأمانة العامة بأن تتشاور مع الدول بشأن الدور الذي تضطلع به الإيكاو وبأن تواصل التنسيق مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والوكالات المختصة التابعة لمنظومة الأمم المتحدة لرصد تقدم وتطور النقل الفضائي التجاري ومعالجة القضايا الناشئة، بما في ذلك التأثير على العمليات المدنية الدولية دون المدارية.

٢٦-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/126، المقّدمة من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) ونظرت في المخاوف بشأن التأثير المستمر لعمليات النقل الفضائي التجاري على الوصول إلى المجال الجوي وطلب إضفاء الطابع الرسمي على عملية وضع أحكام لدمج عمليات النقل الفضائي التجاري في المجال الجوي المراقب. وأشارت اللجنة إلى أن هذا الموضوع قد نوقش بالفعل خلال المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية الذي خلص آنذاك إلى أنه ليست لدى أي دولة من دول الإيكاو أحكام ناضجة يمكن أن تشكّل أساساً لوضع هذه الأحكام. بيد أن المؤتمر شجّع الدول بالفعل على تبادل أي ممارسات ذات صلة فيما يتعلق بالتداخل ما بين العمليات الفضائية والجوية، بما يحفظ أعلى درجات السلامة الممكنة. ووافقت اللجنة على موقف المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية.

الابتكار

٢٦-٤ أقرت ورقة العمل A40-WP/14، المقّدمة من المجلس، بأن التكنولوجيات والمفاهيم الجديدة في العمليات متاحة بشكل سريع الآن في قطاع الطيران بأكمله. وتحمل هذه الابتكارات إمكانات كبيرة في تحسين سلامة وأمن واستدامة الطيران وإمكانية الانتفاع بخدماته والقدرة على تحمل تكاليفه في جميع أنحاء العالم. كما أنها يمكن أن تؤدي إلى عمليات أكثر كفاءة وأكثر بساطة من حيث تنظيم الطيران. لذلك فإنه من الأهمية بمكان أن يتخذ قطاع الطيران المدني الدولي العالمي إجراءات في الوقت المناسب لرصد وتقييم هذه التطورات حتى تتمكن هذه الأخيرة من تحقيق فوائدها المحتملة، وأن تقوم الإيكاو بذلك بطريقة تضمن عدم ترك أي بلد وراء الركب منذ البداية. ووافقت اللجنة على التقييم المقدم في ورقة العمل A40/WP/14. وأشارت اللجنة إلى أن ميزانية المنظمة محدودة وأن ذلك يمثل عقبة كبيرة أمام قدرتها على مواكبة الابتكارات. ووافقت اللجنة على ضرورة إجراء تقييم لأسلوب الإيكاو فيما يتعلق باستيعاب الابتكار.

٥-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/113، المقدّمة من فرنسا وإيطاليا والسويد، وسلّمت بأن قطاع الطيران يشهد تغييرات ما فتئت تتسارع من حيث التكنولوجيا والتحديات وتوقعات الجمهور وأن الدول والمنظمة تجد صعوبة متزايدة في مواكبة تسارع هذه التطورات. وأوصت بأن من شأن الارتباط الوثيق بصناعة الطيران، ليس على مستوى الخبراء فحسب بل أيضاً على المستوى الاستراتيجي، أن يمكّن الدول والمنظمة من التصرف بسرعة أكبر.

٦-٢٦ ولئن وافقت اللجنة على مضمون الورقة، وهو أن الارتباط الوثيق بالصناعة على المستوى التنفيذي يمكن أن ينطوي بالفعل على فوائد للمنظمة، فقد أشارت إلى ضرورة تحديد اختصاصات واضحة لمثل هذا الارتباط، وأن الأمر يتطلب المزيد من الدراسة والتفكير. وفي هذا السياق، لم تؤيد اللجنة مشروع قرار الجمعية العمومية بصياغته الحالية. ومع ذلك، وافقت اللجنة على ضرورة تكثيف الحوار بين الصناعة والإيكاو وأنه ينبغي توجيه المجلس لمعالجة هذه المسألة. وتمشياً مع هذا الاتجاه، وافقت اللجنة على إضافة فقرة إضافية إلى المنطوق لتحل الإشكال في مشروع القرار الوارد في ورقة العمل A40-WP/14.

القرار ٢٦-٢: الابتكار في مجال الطيران

لما كانت المادة الرابعة والأربعون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أنه ضمن غايات وأهداف الإيكاو العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي لكي تلبي احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد؛

ولما كانت المادة السابعة والثلاثون من الاتفاقية تنص على أن تقوم الإيكاو من وقت إلى آخر، حسب الضرورة، باعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها التي تتصل بالمسائل الآتية [...] وكذلك المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت إلى آخر؛

ولما كان العديد من مؤتمرات الإيكاو قد أقر بالفوائد والتحديات الحقيقية والمحتملة التي قد تتأتى عن الابتكار بالنسبة إلى سلامة النقل الجوي وكفاءته وأمنه وتسهيلاته واستدامته الاقتصادية والبيئية وبأنه ينبغي منح الدول الأعضاء فرصة جني هذه الفوائد بطريقة لا تترك أي بلد وراء الركب؛

وإذ تدرك أن أحكام الإيكاو تنطبق على جميع المنتفعين بالمجال الجوي المدني، وأن غياب النشاط المعياري على الصعيد العالمي من شأنه إعاقة تحقيق الحلول التكنولوجية المبتكرة والحلول دون تبلور فوائدها في مجال الطيران؛ ولهذا الغرض، يمكن للإيكاو الاستفادة من التفاعل المتواصل مع القطاع للتعرف إلى آخر التطورات التكنولوجية وإدماجها في الوقت المناسب؛

وتدرك أن طبيعة الابتكارات ووتيرتها تتطلب من الجهات التنظيمية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية الاستفادة من المنهجيات الجديدة التي تيسر تقدير وتقييم التطورات التكنولوجية في الوقت المناسب؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ جميع الدول الأعضاء التي لديها تجربة في تيسير إدماج الابتكار في مجال الطيران المدني والتي طورت أساليبها التنظيمية لتحسين تقدير تلك الابتكارات وتطبيقها على أن توفر تجربتها للدول الأخرى عبر الإيكاو؛

٢- توجّه المجلس بتقييم مدى الحاجة إلى تطوير إجراءات المنظمة، بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع، بالإضافة إلى الموارد اللازمة، من أجل مواكبة وتيرة تطوير الابتكارات التي تؤثر على التنمية المستدامة للطيران المدني؛

٣- **توجّه** المجلس، بناءً على الاستنتاجات المنبثقة عن التقييم الذي سيجري وفقاً للفقرة ٢ من منطوق القرار، بالقيام، إذا كان ذلك ملائماً وضرورياً، بإعداد سياسات رفيعة المستوى من أجل معالجة نتائج التقييم المذكور أعلاه، وبالتالي توفير إطار عام من شأنه أن يساعد في ضمان وضع السياسات والقواعد القياسية العالمية التي تدعم التحسين المتواصل للسلامة والكفاءة والأمن والتسهيلات والأداء الاقتصادي والبيئي في الوقت المناسب؛

٤- **توجّه** المجلس بأن يكلف الأمانة العامة باستمرار التواصل مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والهيئات المعنية في منظومة الأمم المتحدة، من أجل إقامة حوار شامل على الصعيد الاستراتيجي من شأنه تشجيع المزيد من التعاون وتبادل الخبرات فيما يتعلق بالابتكار؛

٥- **توجّه** المجلس بالنظر على وجه السرعة في تشكيل هيئة رفيعة المستوى مع الصناعة لتقديم المشورة الاستراتيجية بانتظام إلى المجلس بشأن الابتكار في مجال الطيران.

٢٦-٧ وعرضت ورقة العمل A40-WP/383، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، الإمكانيات التي يتيحها مفهوم البرمجية الحرة مفتوحة المصدر (FOSS) فيما يتعلق بوضع نظام عالمي للملاحة الجوية، فضلاً عن بيان أهمية أن تنظر الإيكاو في إقامة شراكات مع مؤسسات البرمجيات مفتوحة المصدر، وغيرها في هذا القطاع، من أجل تسهيل هذه العملية. ونوّهت اللجنة بأهمية المفهوم المذكور في مجتمع الابتكار، وأنه سيكون ضمن طلبات الجمعية العمومية المقدمة لكي ينظر فيها المجلس.

٢٦-٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/320، المقدمة من سنغافورة بتأييد من أستراليا وجزر كوك وفيجي وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجزر مارشال وناورو ومقدونيا الشمالية وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، حيث قدّمت الورقة تقريراً عن المنتدى التنفيذي العالمي السابع للطيران المدني الذي عُقد في سنغافورة في ٢٠١٩، وناقش النهج المتبع في اعتماد التكنولوجيا في مجال الطيران. وحضر المنتدى ١١٥ قائداً من قادة الطيران الدولي من ٧٥ دولة و١٤ منظمة دولية. ووافق المندوبون على الحاجة إلى الاستفادة من التكنولوجيا للنهوض بالطيران وخاصة في مجال إدارة الحركة الجوية. ولقد سلّم أيضاً بالتحديات الناجمة عن الوتيرة السريعة للتقدم التكنولوجي والتي تقتضي شراكات تعاونية لجني الفوائد المثلى للنظام الإيكولوجي للطيران بأكمله. وأكد المنتدى على الحاجة إلى التعاون طويل الأجل بين الشركاء والجهات المعنية من أجل تحسين النظام الإيكولوجي للطيران، وشدّد على أهمية إطار مبادئ وسياسات الإيكاو القائم منذ فترة طويلة لتعزيز ودمج التقدم التكنولوجي. ورحبت اللجنة بالورقة A40-WP/320، وأحاطت علماً بالإجراءات المقترحة فيها. ووافقت اللجنة على أن ينظر المجلس في محتوى الورقة لدى تقييمه أسلوب الإيكاو في تبني الابتكار.

٢٦-٩ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/342، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والتي بينت النمو المتوقع في قطاع نظم الطائرات غير المأهولة (UAS)، وطلبت من الإيكاو أن تنظر في وضع إطار تستطيع من خلاله العمل مع الصناعة بشأن وضع أحكام للوافدين الجدد إلى المجال الجوي. وأشارت اللجنة إلى أن هذا الأمر يتسق مع نتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، وكذلك مع ورقة العمل A40-WP/14 التي قدّمها المجلس. ووافقت اللجنة على أن نظم الطائرات غير المأهولة ينبغي أن تكون محل تركيز في إطار التقييم الذي ستقدمه الجمعية العمومية للمجلس للنظر فيه.

٢٦-١٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/268، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، بشأن الذكاء الاصطناعي والرقمنة في مجال الطيران، وكذلك في ورقة العمل A40-WP/327 بشأن المفاهيم التشغيلية الجديدة التي تطوي على نظم مستقلة، وورقة العمل A40-WP/317

بشأن طيران التشكيل الآلي، وورقة العمل A40-WP/459 بشأن الابتكار في مجال الطيران، المقدّمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA). وتقدم الورقات الأربع لمحة عامة عن الاستخدامات التشغيلية العديدة الناشئة والمحتملة لموضوع كل منها، وتدعو الإيكاو إلى استكشاف الخيارات التي تسمح للصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين تلبية الطلب على وضع أحكام جديدة تدعم هذه الاستخدامات. وأحاطت اللجنة علماً بمحتوى هذه الورقات، وحجم وعمق العمل الفني الذي لا يزال يتعين القيام به لوضع مثل هذه القواعد والتوصيات الدولية. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بأن اللجنة القانونية تعكف بالفعل على النظر في دراسة بشأن نُظم الطائرات الموجهة عن بُعد، وأنه يمكن للأطراف الراغبة أن تنظر في تقديم ورقة خلال الدورة المقبلة للجنة القانونية بشأن مسألة دراسة التبعات القانونية للطيران الآلي.

١١-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/292، المقدّمة من الإمارات العربية المتحدة، حيث تصف فيها التحديات ذات العلاقة بوضع أحكام تنظيمية لتيسير عمليات الحركة الجوية الحضرية. وطلبت الورقة A40-WP/292 من الإيكاو أن تحدد أولويات العمل بشأن هذا الموضوع، بما في ذلك وضع القواعد والتوصيات الدولية والمواد التوجيهية، وأن تقوم بإنشاء العمليات المرتبطة بذلك. ووافقت اللجنة على أن ينظر المجلس في المعلومات الواردة في الورقة لدى اضطراره بتقييم الإجراءات، وكذلك ضمن عملياته القائمة التي تُحدّد وفقاً لها أولويات برنامج عمله.

١٢-٢٦ ونبّهت اللجنة إلى أن جميع الأنشطة المجمعّة ضمن مجموعة الابتكار غير ممولة وربما لا يتسنى الاضطلاع بها إن لم تتوفر موارد إضافية. وأوصت اللجنة باستعراض المقترحات، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية. وفي هذا الصدد، شجعت اللجنة أيضاً الإيكاو على النظر في طرق جديدة تمكنها من الحصول على موارد وخبرات من خارج الميزانية.

التعاون الإقليمي

١٣-٢٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل، A40-WP/136، المقدّمة من قطر، التي أقرت بالحاجة إلى تحسين التنسيق والاتساق عبر المناطق الجغرافية المحددة بوصفها أقاليم الإيكاو من حيث اللوائح الوطنية والشروط التشغيلية والإجراءات على أساس القواعد والتوصيات الدولية (SARPs). واقترح أن تستعرض الإيكاو سياسة التعاون الإقليمي الحالية التي وضعت أصلاً قبل عقد من الزمن، مع مراعاة أن المنظمات الإقليمية الحالية وهيئات الطيران المدني الإقليمية قد تغطي دولاً تنتمي إلى مكتبين إقليميين أو أكثر وأنها قد أنشئت على أساس الثقافة والتاريخ واللغة المشتركة. وسلّمت اللجنة بأنه ينبغي، من أجل ضمان تعاون أفضل بين الإيكاو والمنظمات الإقليمية، وكذلك هيئات الطيران المدني الإقليمية، أن تقوم الإيكاو بمراجعة سياسة التعاون الإقليمي الحالية التي وضعت في الأصل منذ قرابة عقد من الزمن.

١٤-٢٦ وأحيط علماً بورقة العمل WP/424 بشأن التعاون الفني مع منظمة الطيران المدني والمنظمات الدولية والإقليمية في مجال الطيران المدني، المقدّمة من المنظمة العربية للطيران المدني.

الأوبئة والحوادث الصحية وتطهير الطائرات

١٥-٢٦ أحاطت اللجنة علماً بأن ورقة العمل A40-WP/5، المقدّمة من المجلس، بشأن التقرير عن تطهير الطائرات وتدابير مكافحة ناقلات الأمراض، قد نوقشت من قبل بموجب البند ١٤ من جدول الأعمال: "برامج التسهيلات".

١٦-٢٦ واستعرضت اللجنة الورقة A40-WP/132، المقدمّة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والتي تدعو إلى تعاون جميع الأطراف في التحضير والاستجابة للأوبئة والطوارئ المتعلقة بالصحة العامة، خاصة بالنسبة للدول الملتزمة بتوجيهات منظمة الصحة العالمية للتعامل مع هذه الحوادث. وتطلب كذلك إلى المجلس مواصلة العمل مع الأطراف الدولية والدأب على تطوير عمل "الترتيب التعاوني للوقاية من الأحداث المتعلقة بالصحة العامة في مجال الطيران المدني وإدارتها" (CAPSCA). وأيدت اللجنة مقترحات اتحاد النقل الجوي الدولي، واعترفت بوجود العديد من المبادرات التي تعالج القضايا التي أثارها الورقة، وحثت الدول على التعاون مع CAPSCA ومنظمة الصحة العالمية. ووافقت اللجنة على أن تواصل الإيكاو تطوير عمل CAPSCA، رهناً بالأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

١٧-٢٦ أحيط علماً بورقتي المعلومات A40-WP/546 المقدمّة من كندا و A40-WP/90 المقدمّة من الاتحاد الدولي للملاحة الفضائية (IAC).

مسائل متفرقة

١٨-٢٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/318، المقدمّة من إندونيسيا، حيث دعت الجمعية العمومية إلى توجيه الإيكاو لنقوم باستعراض الأحكام المتعلقة بالمطارات وتحديد وتطوير أحكام الإيكاو الخاصة بدعم إجراءات تشغيل المطارات في سياق إدارة الكوارث. وأحاطت اللجنة علماً بما تبذله المديرية العامة للطيران المدني في إندونيسيا من جهد، بالتعاون مع الوكالات الوطنية الأخرى وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، من أجل ضمان جاهزية المطارات في حالة وقوع كارثة طبيعية. وأقرت بأن ملاحق الإيكاو توفر قواعد وتوصيات دولية تتعلق بالتخطيط والاستجابة لحالات الطوارئ، وكذلك إجراءات مراقبة الحدود المتعلقة برحلات الإغاثة بعد وقوع كوارث طبيعية أو كوارث من صنع الإنسان. بيد أن اللجنة لاحظت أن الأحكام الحالية تقتصر في الغالب على تهيئة المطار للتعامل مع حالات الطوارئ التي تحدث في المطار أو في المناطق المجاورة له. كما لاحظت اللجنة أن الإيكاو ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA) يتشاركان رئاسة مجموعة من أصحاب المصلحة في مجال الطيران والمساعدات الإنسانية من أجل ضمان توفر الإرشادات والأدوات ذات الصلة لتقديم المساعدة المنقولة جواً في الوقت المناسب بعد وقوع كارثة طبيعية. وأوصت اللجنة بأن يستعرض المجلس الاقتراح، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

١٩-٢٦ وأيدت اللجنة الشواغل التي أثّرت في ورقة العمل A40-WP/442 المتعلقة بالصعوبات التي قد تواجهها بعض الدول الأعضاء في الحصول على تأشيرة دخول للمشاركة في اجتماعات الإيكاو في المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية وكذلك في أي من الدول الأخرى. وفيما يتعلق بالاجتماعات التي تنظم في المقر الرئيسي، أعلمت اللجنة بأن هذه الشواغل أُحيلت على الفور إلى عناية السلطات الكندية لدى استلام الورقة A40-WP/442، وأن السلطات الكندية، بالتنسيق مع سلطات الهجرة المعنية، ملتزمة بزيادة تيسير إصدار تأشيرات الدخول المناسبة للمندوبين المشاركين في اجتماعات الإيكاو. وأكد الوفد الكندي مجدداً أن كل الجهود الممكنة ستبذل لإصدار تأشيرات الدخول في أوانها للمندوبين المعيّنين حسب الأصول، مع مراعاة التنسيق في الوقت المناسب مع الإيكاو. وستقدم الأمانة نفس التسهيلات لمندوبي اجتماعات الإيكاو التي تعقد في الدول التي تستضيف مكاتب الإيكاو الإقليمية، وكذلك في الدول الأخرى، شريطة أن تتلقى الأمانة طلبات رسمية للحصول على الدعم المتعلق بالتأشيرة في مكاتب الإيكاو الإقليمية، بالتنسيق مع المقر، حسب الاقتضاء.

٢٠-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/135، التي قدمتها قطر، حيث أكدت فيها على فائدة الخطط العالمية للإيكاو وخرائط الطريق المرتبطة بها، على النحو المنصوص عليه في خطة أعمال الإيكاو الحالية والمستقبلية لدعم تحقيق

الأهداف الاستراتيجية الخمسة. وتدعو ورقة العمل A40-WP/135 إلى وضع خطط عالمية تدعم جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، أي وضع خطتين عالميتين جديتين لدعم هدي التتمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة، وضمان اتساقهما مع الخطط العالمية الثلاثة القائمة. وتشدد ورقة العمل على أهمية ربط هذه الخطط العالمية بخطة أعمال الإيكاو. وأشارت اللجنة إلى أن المجلس قد ناقش إمكانية وضع خطتين عالميتين لدعم هدي التتمية الاقتصادية للنقل الجوي (GATP) وحماية البيئة (راجع A40-WP/22-EC/7 للاطلاع على مشروع للخطة الأولى) وأنه سيتعين على المجلس أن يواصل مناقشة هذا الموضوع.

٢٦-٢١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/167، التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، والتي تتضمن اقتراحاً لإطلاق يوم دولي سنوياً لطواقم الطائرات الدولية، كوسيلة للاعتراف بدور أعضاء طواقم الطائرات الحاسم في مجال سلامة الطيران وكوسيلة لجذب الجيل القادم من طواقم الطائرات واستبقائه. وأشارت الورقة إلى التاريخ الحالي ليوم طواقم الطائرات، وهو ٣١ مايو، الذي تحتفل به العديد من الدول والمنظمات الدولية والمشغلين. وفي هذا الصدد، أحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات A40-WP/500 المقدّمة بشأن اليوم العالمي لضحايا تحطم الطائرات. ونظراً لوجود طلبات عديدة لتخصيص أيام دولية للطيران، أوصت اللجنة بأن يجري المجلس تقييماً لهذه الطلبات بطريقة شمولية وأن يقدم تقريراً إلى الجمعية العمومية التالية بهذا الشأن.

٢٦-٢٢ وأحيط علماً بورقة المعلومات A40-WP/541 المقدّمة من المملكة العربية السعودية؛ وورقة المعلومات A40-WP/480 المقدّمة من مجلس المطارات الدولي؛ وورقة المعلومات A40-WP/483 المقدّمة من هندوراس وبليز وغواتيمالا والسلفادور ونيكاراغوا وكوستاريكا، وجميعها أعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)؛ وورقة المعلومات A40-WP/500 المقدّمة من مجموعة عائلات ضحايا تحطم الطائرات؛ وورقة المعلومات A40-WP/501 المقدّمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF).

الجزء الثاني
محضر
اللجنة التنفيذية

محضر الجلسة الأولى

(الأربعاء، ٢٥/٩/٢٠١٩، الساعة ٩,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

جلسة مغلقة

١- البند ١٠ من جدول الأعمال: الاشتراكات المتأخرة

- الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة
- الموافقة على التقرير الشفوي المقدم إلى الجلسة العامة

ملخص المناقشات

١- لدى افتتاح الجلسة، نكر رئيس اللجنة التنفيذية أن هذا البند من جدول الأعمال سيقام 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- عرض أمين اللجنة الإدارية، رئيس اللجنة المالية ورقة العمل WP/46 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 ٢٣/٩/٢٠١٩.

٣- وفي إشارة إلى الفقرة ٢-٣-١ من الورقة المتعلقة بآثار عدم سداد الاشتراكات أو التأخر في سدادها على التدفق النقدي للمنظمة، أبرز أمين اللجنة الإدارية أن إجمالي الاشتراكات غير المسددة حتى ١٦/٩/٢٠١٩ بلغ ١٢,٣ مليون دولار كندي. وهو مبلغ يشكل ١,١ ضعف رصيد صندوق رأس المال العامل (٨ مليون دولار أمريكي). ومن حيث الالتزامات المعلّقة، فقد مثلت نحو ١١ في المائة من الميزانية المقررة للإيكاو لعام ٢٠١٩.

٤- وبالإشارة إلى القسم ٣ بشأن التدابير التي اتخذتها الإيكاو لتشجيع الدول الأعضاء على سداد اشتراكاتها السنوية المقررة في الوقت المناسب، شددت أمانة اللجنة الإدارية على قيام الأمانة العامة بجهود ضخمة لخفض مبالغ الاشتراكات المتأخرة. وذكرت بصور كتبه من المنظمة ثلاث مرات في السنة لإبلاغ الدول الأعضاء بحالة اشتراكاتها، وأنه بالإضافة إلى ذلك، ومنذ 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 سداد اشتراكاتها عبر الإنترنت من خلال موقع إلكتروني محمي بكلمة سر. وأوضحت أمانة اللجنة الإدارية أنه أثناء زيارات الأمانة العامة إلى الدول الأعضاء، كان فرع المالية يعدّ المعلومات لطرحها أثناء هذه الزيارات وكانت مسألة الاشتراكات المتأخرة تُعرض بصورة روتينية وتجرى مناقشتها. وشددت على أن الأمانة العامة قد ضاعفت جهودها في تحصيل المبالغ المتأخرة من الدول الأعضاء عن طريق إشراك المديرين الإقليميين للإيكاو في هذه المسألة حيث كانوا على اتصال مستمر مع المديرين العامين للطيران المدني في مختلف الأقاليم. وعلاوة على ذلك، أرسلت الأمانة العامة قبل انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية كتاباً إلى كل دولة من الدول الأعضاء التي كانت معرضة لاحتفال فقدان حقوقها في التصويت، ونبهت هذه الدول إلى عواقب عدم السداد، وحثتها على الوفاء بالتزاماتها المالية تجاه المنظمة.

٥- وكان من دواعي سرور أمانة اللجنة الإدارية أن تبلغ الحاضرين بأنه نتيجة لهذه الجهود، قدمت إحدى الدول اقتراحاً لإبرام اتفاق لتسوية المبالغ المتأخرة عليها وأنه تم توقيع هذا الاتفاق. وشددت على أن الإيكاو تواصل عملية تحصيل المبالغ المتأخرة منذ فترة طويلة من الدول التي لم تسدد أي مبالغ لعدة سنوات.

٦- وفيما يتعلق بالمرفق (ج) المحدث الوارد في الإضافة رقم ١ إلى الورقة، ذكرت أمانة اللجنة الإدارية أنه حتى ٢٣/٩/٢٠١٩، ظلت حقوق التصويت لـ ١١ دولة من الدول الأعضاء معلقة بموجب المادة ٦٢ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، مقارنة بـ ١٢ دولة عضواً في وقت انعقاد الجمعية العمومية الماضية في عام ٢٠١٦. وسيجري الإخطار بأي تغييرات قد تطرأ على حقوق التصويت خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية عن طريق إضافات أخرى إلى ورقة العمل WP/46 Revision No. 1. وأوضحت أمانة اللجنة الإدارية أن مجلس المنظمة لا يقدم أي قرار جديد للجمعية العمومية من أجل إقراره نظراً لأن جميع التغييرات المقترحة قد وردت أصلاً في قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣١ (اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية تجاه المنظمة والاجراءات التي يجب اتخاذها حيال الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات).

٧- وفي ظل غياب أي تعليقات إضافية، قامت اللجنة التنفيذية بما يلي: أحاطت علماً بالمعلومات المقدّمة في ورقة العمل WP/46 Revision No. 1 (مع الإضافة رقم ١) بشأن حالة الاشتراكات المتأخرة، ووضع الدول الأعضاء التي تم تعليق حقها في التصويت؛ والأثر المترتب على التأخر في استلام الاشتراكات؛ والتدابير الخاصة بمعالجة الاشتراكات المتأخرة؛ وخطة الحوافز المشجعة على تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها؛ واتفقت على دعوة الجمعية العمومية إلى أن تحيط علماً بالتقدم المحرز في تحصيل الاشتراكات التي طال تأخرها على النحو المبين فيها.

الموافقة على التقرير عن البند ١٠

٨- واقترح رئيس اللجنة الملخص التالي للعرض المذكور أعلاه بشأن ورقة العمل WP/46 Revision No. 1 (مع الإضافة رقم ١) بوصفه التقرير الشفوي للجنة التنفيذية المرفوع إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٠ من جدول الأعمال: تُقدّم هذه الورقة معلومات عن حالة الاشتراكات المتأخرة وعن الدول الأعضاء التي اعتُبر حقها في التصويت معلقاً في تاريخ ١٦/٩/٢٠١٩. وتضمنت الإضافة رقم ١ التي وُزعت مؤخراً تحديثاً للمعلومات الواردة في المرفق (ج) بشأن الدول الأعضاء التي اعتبر حقها في التصويت معلقاً في تاريخ ٢٣/٩/٢٠١٩. وكان من المهم ملاحظة أن القسم المعنون "الأثار المالية" في الملخص التنفيذي للورقة

WP/46 Revision No.1 يشير إلى أن "التأخر في استلام الاشتراكات له وقع على الموارد النقدية للمنظمة ويمكن أن يؤثر على تنفيذ البرامج". وأوضح الملخص التنفيذي للورقة القرار الذي اقترحه المجلس وهو أن تحيط الجمعية العمومية علماً بالتقدم المحرز في تحصيل الاشتراكات المتأخرة القائمة منذ فترة طويلة.

٩- وفي ظل غياب أي تعليقات إضافية، وافقت اللجنة على التقرير الشفوي الذي اقترحه الرئيس لتقديمه إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٠ من جدول الأعمال.

١٠- وشكر الرئيس كل الدول الأعضاء التي سددت اشتراكاتها في الوقت المحدد، والدول التي تبذل كل جهد لسداد المتأخرات المستحقة عليها عبر إبرام اتفاقات مع الإيكوا 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.

١١- ورُفعت الجلسة في الساعة ٠٩,٢٠ لتمكين اللجنة من الانعقاد كجلسة عامة، ومواصلة المداولات بشأن البند ١٠ وغيره من بنود جدول الأعمال.

محضر الجلسة الثانية

(الخميس، ٢٦/٩/٢٠١٩، الساعة ٩,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ٢٠ من جدول الأعمال: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)

- تقرير عن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"
- ورقة مقدّمة من أذربيجان
- ورقة مقدّمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL) وبرعاية مشتركة من نيوزيلندا وكندا
- ورقة مقدّمة من المكسيك
- ورقة مقدّمة من جنوب أفريقيا
- ورقة مقدّمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في (ECAC) ومن (EUROCONTROL)
- ورقة مقدّمة من إندونيسيا
- ورقة مقدّمة من أوروغواي بدعم من الدول الأعضاء في منطقة أمريكا الجنوبية (SAM) والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)

دراسة بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ

مستجدات دراسة الجدوى - تحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ

- ورقة مقدّمة من أستراليا وبرعاية مشتركة من نيوزيلندا ومكتب المحيط الهادئ لسلامة الطيران (PASO) وساموا وسنغافورة وتونغا
- ورقة مقدّمة من جزر كوك وفيجي وجزر مارشال وولايات ميكرونيزيا الموحّدة وناورو وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وسنغافورة وجزر سليمان وتونغا وتوفالو وفانواتو.
- ورقة مقدّمة من نيوزيلندا

٢- البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات

٢٠١٦ و٢٠١٧ و٢٠١٨

٣- البند ٢١ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)

- أنشطة لجدول أعمال الأمم المتحدة للتنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة
- ورقة مقدّمة 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 الجوية (ICCAIA)، بتنسيق من مجموعة عمل النقل الجوي (ATAG)
- ورقة معلومات مقدّمة من اتحاد الجوي للنقل الدولي (IATA)
- ورقة معلومات مقدّمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)

٤- البند ٢٢ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية

- تقرير عن تعبئة الموارد والصناديق الطوعية

٥- البند ١٨ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكافو

- تعدد اللغات في الإيكافو
- ورقة مقدّمة من باراغواي بدعم من دول لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني في البلدان الناطقة بالبرتغالية (CAACL)
- ورقة مقدّمة من الاتحاد الروسي

ملخص المناقشات

البند ٢٠ من جدول الأعمال: "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)

- ١- نظرت اللجنة التنفيذية في البند ٢٠ من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقتي عمل أساسيتين مقدّمتين من المجلس [ورقة العمل رقم WP/49 (مع التصويب رقم ١) وورقة العمل WP/47] والورقات ذات الصلة المقدّمة من الدول والمنظمات الدولية.

مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)

- ٢- عرض رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) ورقة العمل WP/49 (مع التصويب رقم ١) التي تتضمن تقرير المجلس عن التدابير المتخذة خلال الفترة الثلاثية الماضية للترويج لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وتحفيز تنفيذ مشاريع بناء القدرات والمساعدة ومخرجاتها، مبرزة المجالات ذات الأولوية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢. وأفادت الورقة أنه من شأن تحسين نظم الطيران المدني أن تدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة على الصعيدين الوطني والإقليمي. ودُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) أن تحتّ المجلس على مواصلة العمل على إنكفاء الوعي على الصعيد العالمي بأهمية التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات المنظمة وخططها وبرامجها التي تدعم عناصر السلامة والأمن والكفاءة والجدوى الاقتصادية والاعتبارات البيئية في قطاع النقل الجوي؛

ب) أن تحتّ الأمانة العامة على مواصلة تكثيف أنشطة المساعدة الفنية والتعاون للاستمرار في تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٣- وقدم مندوب أذربيجان ورقة العمل رقم WP/88 ("تنسيق تبادل الخبرات بشأن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية") وذكر أنه بالنظر إلى تدني علامات مستوى التنفيذ الفعال (EI) للقواعد والتوصيات الدولية التي مُنحت لأذربيجان خلال عملية التدقيق الأصلية التي أُجريت في عام ٢٠١٥ في إطار "برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة" (USOAP)، قامت أذربيجان بإبرام اتفاق للمساعدة الفنية مع الإيكاو في يوليو ٢٠١٦ [المشروع EUR/NAT AZE 16001]. وبناءً عليه، أوفدت أربع بعثات خلال السنتين اللاحقتين، شارك فيها موظفون ذوو كفاءات عالية من مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلنطي في باريس (EUR/NAT) وكذا خبراء من دول الإقليم التي حققت مستويات عالية من التنفيذ الفعال، ومنها إسرائيل وأوكرانيا، وذلك لمساعدة سلطة الطيران المدني في أذربيجان على تقويم ما تحدد من أوجه قصور في مجال مراقبة السلامة. علاوة على ذلك، شارك موظفو الطيران من أذربيجان في حلقات العمل والدورات التدريبية ذات الصلة المنعقدة في جورجيا وتركيا والنمسا إضافة إلى دول أخرى. كما تكللت بالنجاح بعثة من بعثات التحقق المنسقة من الإيكاو (ICVM) في أذربيجان في شهر يوليو ٢٠١٨. وتم الاعتراف بنجاح أذربيجان والتقدم المحرز في حل الصعوبات في مجال مراقبة السلامة وتحسين مستوى التنفيذ الفعال (EI) للقواعد والتوصيات الدولية من خلال الحصول على "شهادة رئيس المجلس" في عام ٢٠١٨.

٤- وأفاد مندوب أذربيجان أن بلاده تدعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" بالنظر إلى الدول الكثيرة التي تفتقر إلى الموارد المالية والبشرية اللازمة لتنفيذ ما تصدره من قواعد وتوصيات دولية تنفيذاً فعالاً. وأضاف أن المفتاح لتحسين مستوى التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية في جميع الأقاليم هو نقل الخبرات من الدول ذات المستوى الأعلى في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية إلى الدول التي لديها أوجه قصور تم تحديدها أثناء عمليات التدقيق التي سبق أن أجرتها الإيكاو. وعليه اقترحت أذربيجان أن يُسند إلى المكاتب الإقليمية دور المنسق في تبادل الخبرات في مجال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية. واعتبر أنه من خلال التركيز على الدول التي لديها شواغل بارزة في مجال السلامة، ستمكن الإيكاو من المساعدة في تقليل المخاطر الأساسية في مجال السلامة وتنفيذ الدول للقواعد والتوصيات الدولية. ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/88 إلى الاعتراف بدور المكاتب الإقليمية للإيكاو في ضمان الدعم المستمر من الدول الأعضاء في الإيكاو في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية، من خلال تنسيق الدروس المستفادة وتبادل الخبرات بين الدول في تنفيذ هذه القواعد والتوصيات الدولية.

٥- قدم مندوب فنلندا ورقة العمل رقم WP/107 ("دعم مبادرة الإيكاو عدم ترك أي بلد وراء الركب") المقدّمة من الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، وشاركت في تأييدها نيوزيلندا وكندا. وأكد على أن أوروبا تُقر بمساهمة هذه المبادرة في تحسين الأداء العام للطيران على المستوى العالمي والسياسات والخطط والبرامج وتعدّ محركاً للأنشطة التي تنفذها أوروبا دعماً لشركائها الوطنيين والإقليميين. وأضاف أن أوروبا كانت سبّاقة للإعراب عن الدعم القوي للمبادرة منذ استحداثها والإعلان عنها من رئيس المجلس د. أولومويا بينارد أليو، في ديسمبر ٢٠١٤. وقال إن أوروبا احتضنت مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" لأن هدفها النهائي هو ضمان استعادة كل مناطق العالم من نُظم الطيران الآمنة والمرنة. وقد ساهمت أوروبا في نجاح تلك المبادرة من خلال إجراءات ملموسة واستثمارات. وأفاد بأن ورقة العمل WP/106 تستعرض بتفصيل الأنشطة والمبادرات والمشاريع الحديثة التي

اضطلعت بها المؤسسات الأوروبية وكذا الدول الأعضاء في الإيكاو دعماً لهذه المبادرة الغالية. وأكد مندوب فنلندا في هذا الصدد أن أوروبا ما فتئت تسعى، دعماً للمبادرة، إلى إقامة شراكات مع الدول والأقاليم الأخرى والتي يمكن الاستناد إليها في بناء القدرات وزيادة المرونة. وقد استطاعت أوروبا أن تقدم الدعم لشركائها الجيدين في كل أرجاء العالم وفي مجالات سياسات الطيران كافة مثلاً سلامة وأمن واستدامة خدمات الملاحة الجوية.

٦- وبعد أن أكد مندوب فنلندا على أن أوروبا ستواصل الإسهام في الدفع بمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وتعمل على تحويلها إلى محرك أساسي وسياسة من سياسات الإيكاو خلال السنوات المقبلة، أشار إلى أن ورقة العمل WP/107, Revision No. 1 تتضمن، إثباتاً لذلك المسعى، عدداً من الاقتراحات الملموسة لزيادة الارتقاء بتنفيذ المبادرة مبرزاً أهمية تعزيز التعاون والتنسيق ضماناً لمزيد من النجاح والفعالية لها.

٧- وقد دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/107 إلى ما يلي:

- (أ) أن تُعيد التأكيد على دعمها لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وتُقر بمساهمة هذه المبادرة في تحسين الأداء العام للطيران على المستوى العالمي؛
- (ب) أن تدعو الإيكاو إلى تطبيق نهج نظمي على ما لديها من أنشطة الدعم الموجهة للدول وتكثيف أنشطة دعم التنفيذ والدعم الفني والمساعدة الفنية المقدمة من الأمانة العامة؛
- (ج) أن تعترف بالقيمة المضافة وأوجه التكامل لأنشطة بناء القدرات التي تقوم بها الإيكاو ومختلف الدول والمنظمات الإقليمية وأوساط الطيران؛
- (د) أن تطلب إلى الإيكاو تنسيق الدعم الإقليمي أو الوطني مع شركاء آخرين من خلال "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" (ASIAP)، لأغراض سلامة الطيران والملاحة الجوية؛
- (هـ) أن تشجّع الإيكاو على مواصلة أنشطتها العامة لدعم التنفيذ بعد نشر القواعد والتوصيات الدولية الجديدة، بما في ذلك تقييم المؤشرات عن نجاح تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
- (و) أن تدعو الدول والمنظمات الإقليمية إلى إطلاع الإيكاو على المشاريع الرئيسية بما يسمح باتباع نهج منسق، وضمان الاستفادة من الموارد الحالية على نحو أفضل؛
- (ز) أن تأخذ علماً بمدى استعداد مقدمي ورقة العمل WP/107 Revision No. 1 لدعم المبادرة المذكورة خلال الفترة الثلاثية الماضية، بما في ذلك من خلال المشاريع الواردة بإيجاز في ورقة المعلومات A40-WP/106.

٨- وقدم مندوب المكسيك ورقة العمل رقم WP/437 بشأن برنامج المساعدة الخاصة بالنظم والتابع لمكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي، الذي تم إنشاؤه كوسيلة لتنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في دوله الأعضاء. وقد ركّز البرنامج على الأولويات المحددة بالتعاون بين المكتب الإقليمي وفرادى الدول بشأن رفع مستوى التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وحل الشواغل البارزة في مجال السلامة. واشتمل هذا النهج العالمي على منهجية رصد تناولت مجالات نظام الطيران المدني مثل الملاحة الجوية والسلامة والتسهيلات وترخيص المطارات والبيئة.

٩- وقال المندوب أنه بالنظر إلى أن المكسيك تستضيف المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية والوسطى والكاريبي، فقد أضفت حكومة المكسيك الطابع الرسمي على مشاركتها في ذلك البرنامج من خلال التوقيع على الترتيب الذي قدّمه المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي، وذلك بإنشاء بعثة المساعدة الفنية إلى المكسيك وتعيين المسؤولين عن كل عنصر من العناصر الحاسمة وتقديم خطة العمل المتناسبة مع العنصر المعني. وجرت مواءمة خطة المساعدة الخاصة بالنظم التي صمّمها المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي للتطبيق المتجانس في جميع دول إقليم

أمريكا الشمالية ومنطقة الكاريبي، والتي تكونت من خمس مراحل، هي: جمع البيانات وتحليلها؛ ووضع خطة عمل مشتركة بين الدولة والإيكاو؛ والتنفيذ والرصد؛ والمتابعة والاستدامة. ومثلت خطة المساعدة أداة لا مثيل لها من أجل أن تواصل هيئة الطيران المدني في المكسيك تعزيز مسؤولياتها في تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، علاوة على أن تصبح وسيلة دفع لمواصلة تنفيذ الأنشطة الرامية إلى رفع مستوى التنفيذ الفعال لنظام الطيران في المكسيك.

١٠- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/437 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالمعلومات التي وردت في ورقة العمل؛
 (ب) الإقرار ببرنامج المساعدة الخاصة بالنظم كبرنامج مبتكر حقق فوائد كبيرة للدول المشاركة فيه مع تسليط الضوء على العمل الذي أنجزه المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي في تنفيذ البرنامج المذكور ورصده؛
 (ج) النظر في تكرار تنفيذ برنامج المساعدة الخاصة بالنظم والتابع لمكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي في الأقاليم الأخرى من خلال تبادل المعرفة والتعاون بين المكاتب الإقليمية.

١١- وقدم مندوب جنوب أفريقيا ورقة العمل رقم WP/220 التي تعرض بعثات المساعدة الفنية التي أوفدها جنوب أفريقيا في السنوات الأخيرة بناءً على طلب دول أفريقية مختلفة وتتناول بتفصيل استراتيجية التعاون الإقليمي التي أنشأتها مع دول أخرى في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC) لتقديم أفضل موارد المساعدة المنطبقة والتعاون وتضافر الجهود من أجل تحسين مستوى السلامة والأمن في الإقليم، تماشياً مع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٢- وقد دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/220 إلى الإحاطة علماً بمحتوى ورقة العمل؛ وتشجيع الدول على العمل بشكل استباقي لضمان التخطيط والتنسيق والتنفيذ فيما يخص التعاون الإقليمي ورصد النتائج من أجل تحقيق تحسين سلامة وأمن الطيران.

١٣- وأشار أيضاً إلى تقديم ورقات المعلومات التالية [Support to ICAO No Country Left Behind WP/106 Initiative (List of Projects)] من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) وفي المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)؛ و (Sharing WP/233) (La experiencia de Uruguay WP/452 of information and lessons learnt amongst archipelagic States) من إندونيسيا؛ و (con la Iniciativa Ningún país se queda atrás) بدعم من الدول الأعضاء في إقليم أمريكا الجنوبية وفي لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية.

المناقشة

١٤- أعرب مندوب نيكاراغوا عن دعمه لورقة العمل WP/437 (المقدمة من المكسيك) مؤكداً أن برنامج المساعدة الخاصة بالنظم الذي استحدثه المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية والوسطى والكاريبي مبادرة حميدة.

١٥- أبدى مندوب جمهورية فنزويلا البوليفارية أيضاً دعمه لورقة العمل WP/437 وأقر بأهمية برنامج المساعدة الخاصة بالنظم وما يتمخض عنه من فوائد على النحو المبين في تلك الورقة، ولا سيما فيما يخص "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة"، و"برنامج تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء"، و"برنامج السلامة الوطني" (SSP). ودعا دول أمريكا الشمالية والوسطى

والكاربيبي إلى المشاركة بنشاط في برنامج المساعدة الخاص بالنظم وحث الدول المهتمة على مواصلة الإسهام في تعزيز سلامة وأمن الطيران في تلك المنطقة وفي جميع أرجاء العالم.

١٦- وإذ أكدت مندوبية أوروغواي أن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تكتسي أهمية كبيرة بالنسبة للدول وكذا للإيكاو ككل، أشارت أن بلادها، استلهاماً من هذه الروح، أيدت هذه المبادرة وكذا ورقة العمل WP/437. ودعت الوفود إلى الاطلاع على ورقة المعلومات WP/452 التي تسلط الضوء على نتائج المساعدة الفنية في إطار المبادرة، المقّمة إلى أوروغواي من جانب الإيكاو من خلال المكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية والجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة، من أجل تقويم أوجه القصور في مجال مراقبة السلامة التي كشف عنها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

١٧- أكد مندوب إيطاليا أن النقل الجوي التجاري ظاهرة عالمية يتعين التعامل معها من خلال نهج عالمي لضمان سلامته وأمنه وكفاءته وموثوقيته. وشدد على أن النقل الجوي التجاري لن ينتشر سوى إذا كانت الدول الأعضاء في موقف يتيح لها تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية التي تصدرها الإيكاو، بشكل متناغم في جميع أرجاء العالم. وإذ أعرب عن تأييده القوي لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وورقة العمل WP/107 Rev. 1 ذات الصلة (والمقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول والتي تشترك في رعايتها نيوزيلندا وكندا)، أبرز المندوب القيمة الكبيرة لجهود بناء القدرات المبذولة من الإيكاو وفرادى الدول والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وشدد على أن توفير الموارد المالية والفنية ضمن تلك المبادرة يكتسي أهمية قصوى لتحقيق تطور نظم النقل الجوي التجاري على الصعيد العالمي طالباً من الإيكاو ترسيخ دورها البارز في تنسيق المبادرة في مراحلها كافة.

١٨- في معرض حديثها عن ورقة العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) أعربت مندوبية اليونان عن دعمها القوي للعمل الذي تنجزه الإيكاو في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" لتقديم المساعدة المباشرة للبلدان النامية. وإذ أشارت إلى ضرورة توافر الإرادة السياسية لدى الدول من أجل حشد الموارد، أكدت أنه، من الممكن زيادة تمثين المبادرة من خلال إنشاء آلية متينة للتنسيق بما يتيح الاستخدام الأمثل للموارد وإحداث أقصى الأثر لأنشطة بناء القدرات على النحو الموصي به في ورقة العمل WP/107 Rev. 1 (المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول والتي شاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا). وبعد أن ذكرت بأن الورقة أوصت كذلك بأن تطبق الإيكاو منهجاً نظمياً إزاء أنشطة دعم الدول، شددت على أن هذا النهج من شأنه أن يسهم في إقامة نظم متينة للمراقبة التنظيمية في البلدان المستفيدة.

١٩- أكد مندوب كندا أن بلاده تقف وراء مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وستواصل دعمها. وقال إنه يؤيد جميع التعليقات التي أدلى بها المتحدثون السابقون، وإذ أشار إلى ورقة العمل WP/107 Rev. 1 (المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول والتي شاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا) وورقة العمل WP/437 (المقدمة من المكسيك)؛ أفاد أن ورقتي العمل WP/129 ("تعزيز مبادرات المساعدة الفنية") و WP/276 (زيادة كفاءة المجموعات الإقليمية للإيكاو) المقدمتين من بلده ونيوزيلندا ستعرضان للمناقشة في اللجنة الفنية بغرض زيادة تعزيز المبادرة وضمان قدر أكبر من النجاح لها.

٢٠- أبدى مندوب جمهورية مولدوفا تأييده لورقة العمل WP/107 Rev. 1. وبالنظر إلى التعاون الرائع بين بلده والمكتب الإقليمي لإقليم أوروبا وشمال الأطلسي، أعرب أيضاً عن تأييده لورقة العمل WP/88 (المقدمة من أذربيجان) التي يدعو فيها أذربيجان الجمعية العمومية إلى الإقرار بالدور الذي تؤديه المكاتب الإقليمية للإيكاو في تأمين مواصلة الدعم للدول الأعضاء في

المنظمة من أجل التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية من خلال تنسيق استخلاص العبر وتبادل الخبرات بين الدول في مجال تنفيذ تلك القواعد و التوصيات الدولية.

٢١- بعد أن أُعربت عن تأييدها لورقة العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) أبدت مندوبة كوبا دعمها لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" مشيدة بالدور الرائد الذي يؤديه رئيس المجلس د. أليو في هذا المجال. وإذ أفادت بأنها تؤيد كذلك ورقة العمل WP/437 (المقدمة من المكسيك)، أبرزت أن كوبا استقادت كثيراً من برنامج المساعدة للنظم الذي أعده المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية والوسطى والكاريبي وأنه سيكون من المفيد تنفيذ برامج مماثلة في أقاليم أخرى من العالم على النحو الموصى به في ورقة العمل. وبالمثل أبدت المندوبة ورقة العمل WP/220 (المقدمة من جنوب أفريقيا) والتي تشجع فيها الدول على التخطيط للتعاون الإقليمي وتنسيقه وتوفيره بشكل استباقي، ورصد ما سيتمحض عنه من نتائج مقارنة بهدف تعزيز سلامة وأمن الطيران.

٢٢- بعد أن أُعربت عن تأييدها لورقة العمل WP/88 (المقدمة من أذربيجان) أشارت مندوبة الولايات المتحدة الأمريكية أن بلدها يدعم اعتبار المكاتب الإقليمية للإيكافو أجهزة رئيسية للتنسيق ونشر المعلومات بشأن أفضل الممارسات بين الدول الأعضاء. وقالت إن الولايات المتحدة تؤيد الجهود المبذولة من المكاتب الإقليمية لتشاطر المواد الإرشادية.

٢٣- بعد أن أبدى دعمه لورقة العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) أكد مندوب فرنسا أن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من أنجح مبادرات الإيكافو في السنوات الأخيرة، وأن الفضل في ذلك يعود، في المقام الأول، إلى رئيس المجلس د. أليو الذي وُفق في الترويج لها. وستعمل فرنسا من أجل تحويلها إلى إرث دائم له. وأفاد أن فرنسا ملتزمة بالمبادرة منذ استحداثها في عام ٢٠١٤ وأقامت شراكات مع الدول الأوروبية لبناء قدرات البلدان النامية على النحو المبين في ورقة العمل WP/107 Rev. 1. علاوة على ذلك، عملت فرنسا على الصعيد الثنائي مع العديد من الدول الأخرى لتقديم المساعدة الفنية في جميع القارات.

٢٤- وأضاف إن السؤال المطروح على الجمعية العمومية الآن هو ما الذي يمكن للإيكافو أن تقوم به أكثر مما فعلت لتوفير الدعم للبلدان النامية في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؟ وأفاد بأن فرنسا ترى أنه بإمكان المنظمة أن تحقق التقدم في مختلف المجالات، مثل التنسيق بين المانحين في القطاعين الخاص والعام، وتبادل المعلومات فيما بين الدول المستفيدة، وترشيد تنسيق أنشطة الدعم الذي تقدمه الدول وإضفاء الطابع المركزي عليه داخل الأمانة العامة، ورصد مدى فعالية التدابير المعتمدة، على المدى الطويل. ومن شأن هذه الإجراءات أن تضمن التدخلات الجماعية للدول في الوقت والمكان المناسبين مع ما يلزم من موارد، كما يتم حالياً في مجال حماية البيئة من خلال "برنامج كورسيا للمساعدة وبناء القدرات والتدريب" (ACT-CORSIA) الذي يشهد نجاحاً كبيراً. وقال إنه ينبغي للإيكافو أن تمكّن الدول أكثر من الوفاء بواجباتها السياسية في مساعدة الدول التي تواجه صعوبات وتحديات في مجال الطيران المدني بحيث لا يتخلف أي بلد عن الركب.

٢٥- لدى تأييده لورقة العمل WP/49، أكد مندوب سنغافورة أن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" كانت فعالة في تعزيز التعاون والتأزر بين الدول والقطاع من أجل بناء القدرات في مجال الطيران على الصعيد العالمي. ويمثل تحسين أنظمة الطيران دليلاً واضحاً على قدرة الدول على العمل كفريق متماسك. وعليه فإن سنغافورة تشكر رئيس المجلس د. أليو على رؤيته وريادته والأمانة العامة للإيكافو على جهودها في التعجيل بتنفيذ المبادرة، وكذا الدول والقطاع على تعاونهما المتين. وقال إن سنغافورة تحث الإيكافو على مواصلة العمل مع الدول والقطاع من أجل توسيع نطاق المبادرة سعياً إلى تمتين نظام الطيران ككل.

٢٦- أشار مندوب السويد أن بلده أيد مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تأييداً قوياً لتحقيق هدف أسمى هو ضمان التنفيذ المتناغم على الصعيد العالمي لما تصدره الإيكافو من قواعد وتوصيات دولية بما يتيح للدول جني الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الجمة من النقل الجوي المأمون والموثوق. وأفاد بأن السويد مقتنع، على النحو المبين في ورقة العمل WP/107 Rev. 1

(المقّمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والبيروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا)، بأن اتباع نهج نظمي إزاء أنشطة الدعم الهادفة التي تضطلع بها الدول، سيكون مفيداً في تنفيذ المبادرة من أجل إقامة نظام فعال للمراقبة والتنسيق مع الجهات المعنية الأخرى لتقادي إزدواجية الجهود. وقال إن السويد تجدد، لهذه الأسباب، دعمها لورقة العمل تلك.

٢٧- أبدأ مندوب جورجيا تأييده لورقات العمل WP/49 (المقّمة من المجلس) و WP/88 (المقّمة من أذربيجان) و WP/107 Rev. 1 (المقّمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والبيروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا). وأكد أن جورجيا استقادت إلى حد كبير من المساعدة المقّمة في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، حيث أشار إلى أن بلده شهد في السنوات القليلة الماضية إصلاحات جذرية وحقق تقدماً حاسماً في مجال الطيران المدني بدعم من شركائه. وأعرب المندوب، في هذا السياق، عن شكره للمكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي والوكالة الأوروبية للسلامة الجوية فضلاً عن فرنسا وألمانيا والنمسا وكرواتيا التي قدمت المساعدة على المستوى الثنائي. وقال إن جورجيا قد تحولت من بلد مستفيد إلى دولة مساهمة في هذه المبادرة الناجحة وهي تلتزم التزاماً كاملاً بدعمها. وبعد أن أشار إلى أن جورجيا قد تسلمت، خلال الجلسة العامة الأولى يوم ٢٤/٩/٢٠١٩ "شهادة رئيس المجلس للسلامة الجوية" فضلاً عن "شهادة رئيس المجلس لأمن الطيران"، التي تُقدّم لأول مرة، اعترافاً بإنجازاتها، مؤكداً أن الفضل في هذا النجاح الباهر يعود إلى المبادرة.

٢٨- أبدأ مندوب باراغواي ورقتي العمل WP/437 (المقّمة من المكسيك) و WP/107 Rev. 1 (المقّمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والبيروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا) مشيراً إلى أن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تتمحور حول تأمين استعادة جميع الدول الأعضاء مما ترسمه الإيكاو من أهداف استراتيجية وسياسات وخطط وبرامج ناجحة وأعرب عن تأييده للمبادرة على غرار المتحدثين السابقين.

٢٩- أكد مندوب أوكرانيا مجدداً التزام بلاده بإقامة تعاون دولي فعال مع الإيكاو ولا سيما بتوفير الموارد اللازمة لها بما يمكّنها من رفع تحديات المستقبل. ولدى تأييده لورقة العمل WP/107 Rev. 1، أفاد بأن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" أتاحت للعاملين في مجال الطيران في أوكرانيا فرصة الارتقاء بمؤهلاتهم من خلال المشاركة في العديد من الدورات التدريبية والبرامج الدراسية. وبعد أن أكد على أن تبادل الخبرات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية مع الدول الأخرى يساهم في بناء الثقة، أعرب عن تأييده أيضاً لورقة العمل WP/88 (المقّمة من أذربيجان).

٣٠- أعربت مندوبية صربيا عن دعمها لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وأيدت في ذات السياق ورقتي العمل WP/107 Rev. 1 و WP/88. وقالت إن صربيا، مثل جورجيا، استقادت من مشروع المساعدة الفنية وبناء القدرات وتعتبر أن بلدها مثال حي عن مدى إسهام تلك المشاريع الهادفة مُحكمة التنظيم في تحسين أداء الطيران بصفة عامة وتعزيز قدرات الدول على الوفاء بالتزاماتها المنبثقة عن اتفاقية شيكاغو. وبعد أن ذكرت بأن بلدها حقق نسبة ٧٠,٢٦ في المائة من التنفيذ الفعال خلال التدقيق الذي خضعت له في عام ٢٠٠٩ في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP)، أفادت بأن هذه النسبة ارتفعت إلى ٩٣,٣ في المائة بفضل مشروع المساعدة الفنية وبناء القدرات ذلك. وهو ما أكدته بعثة التحقق المنسقة للإيكاو في عام ٢٠١٩.

٣١- أبدأ مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة تأييده لورقة العمل WP/220 (المقّمة من جنوب أفريقيا) مؤكداً أهمية التعاون الإقليمي في بلوغ أهداف مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وشدد على الحاجة إلى إعداد استراتيجية للتعاون الإقليمي من أجل إقامة الشراكات و/أو مساعدة الدول في تلبية احتياجاتها ذات الأولوية من أجل النهوض بالتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية

الصادرة عن الإيكاو. كما أبدى تأييده لورقات العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) و WP/107 Rev. 1 (المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا) و WP/437 (المقدمة من المكسيك).

٣٢- بعد أن أبدى تأييده أيضا لورقة العمل WP/437، أبرز مندوب كوستاريكا الجهود التي يبذلها المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية والوسطى والكاريبي من أجل دعم الدول التي اعتمد لديها. وأعرب عن دعمه كذلك لورقة العمل WP/107 Rev. 1 بالنظر إلى ضرورة الاستخدام الأمثل للموارد. وأكد أهمية التعاون الإقليمي والدولي في تحسين السلامة الجوية في جميع الدول.

٣٣- قال مندوب توغو إن رئيس المجلس د. أليو سيسجل إسمه في التاريخ بفضل الدور الحاسم الذي لعبه في الترويج لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وأبدى تأييده لورقات العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) و WP/437 (المقدمة من المكسيك) و WP/107 Rev. 1 (المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا). وفي معرض تناوله لورقة العمل WP/220 بشأن بعثات المساعدة الفنية التي أوفدها جنوب أفريقيا بناء على طلب من عدة دول أفريقية، اقترح المندوب أن تصدر الإيكاو مواد إرشادية بخصوص مختلف السبل المتاحة للدول لتلقي المساعدة الفنية، وذلك بغرض تقادي ازدواجية الجهود.

٣٤- بعد أن أبدى تأييده لورقة العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) أشاد مندوب المكسيك برئيس المجلس د. أليو على دوره الريادي في استحداث مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وفي حشد الزخم العام لتنفيذها. وإذ أعرب عن دعمه لورقة العمل WP/107، أكد أن توصية الإيكاو باعتماد نهج نظمي إزاء الدعم الهادف المقدم من الدول من شأنها الارتقاء بقدرات الدول المستفيدة في تقويم ما يتم تحديده من أوجه قصور وبالتالي تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية تنفيذاً فعالاً. وشدد المندوب أيضا على أهمية تنسيق الدعم الهادف الإقليمي والوطني مع الشركاء الآخرين، على النحو الموصى به في الورقة. وأبدى تأييده لورقة العمل WP/220 (المقدمة من جنوب أفريقيا) مؤكداً من جديد أهمية رصد نتائج التعاون الإقليمي المزمع.

٣٥- أعرب مندوب المملكة العربية السعودية كذلك عن تقديره لرئيس المجلس د. أليو على مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" الرائعة والتي حظيت بتأييد بلده منذ البداية وخصصت لها تبرعات في عامي ٢٠١٦ و ٢٠١٩. وأكد أن المبادرة عززت سلامة وأمن الطيران في البلدان النامية وفي أقل البلدان نمواً. ومع ذلك، قال المندوب إنه يتفق مع ملاحظات مندوب فرنسا بشأن مختلف مجالات تحسين أساليب توفير الدعم للبلدان في إطار المبادرة.

٣٦- بعد أن أكد أن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" حققت نتائج مذهلة في ربوع العالم تحت قيادة رئيس المجلس د. أليو، أعرب مندوب كولومبيا عن دعمه لورقتي العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) و WP/107 Rev. 1 (المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا). وإذ أبدى تأييده لورقة العمل WP/437 (المقدمة من المكسيك) أكد المندوب أن برنامج المساعدة الخاصة بالنظم الذي ينفذه المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية والوسطى والكاريبي برنامج ابتكاري وفعال يستحق استنساخه في أقاليم أخرى.

٣٧- أشار مندوب مصر إلى أنه يؤيد كذلك ورقتي العمل WP/49 و WP/107 Rev. 1 لأنهما تبرزان أهمية التعاون بين الإيكاو وفرادى الدول والمنظمات الإقليمية والقطاع في تقديم المساعدة للدول في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ضمناً للنتائج. ورحب بورقتي العمل WP/220 (المقدمة من جنوب أفريقيا) و WP/88 (المقدمة من أذربيجان) اللتين تؤكدان أهمية زيادة الخبرات لدى العاملين في الطيران. وأيد كذلك ورقة العمل WP/437 (المقدمة من المكسيك) التي تدعو إلى استنساخ برنامج المساعدة الخاصة بالنظم في أقاليم أخرى من خلال تبادل المعارف والتعاون بين المكاتب الإقليمية.

٣٨- أفاد مندوب بيرو أن بلده استفاد كثيرا من مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" بحيث استحق جائزة رئيس المجلس للسلامة الجوية التي استلمها في الجلسة العامة الأولى المنعقدة في ٢٤/٩/٢٠١٩. وأبدى دعمه لورقات العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) و WP/437 (المقدمة من المكسيك) و WP/107 Rev. 1 (المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والبيروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا) و WP/220 (المقدمة من جنوب أفريقيا).

٣٩- بعد أن أكد أن د. أليو هو الذي يقود مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، أيد مندوب نيجيريا بالمثل ورقات العمل WP/49 و WP/107 Rev. 1 و WP/220. كما أبدى تأييده لورقة العمل WP/437 لأنه يعتبر برنامج المساعدة الخاصة بالنظم للمكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية والوسطى والكاربي برنامجاً جديراً بالاهتمام ينبغي استنساخه في أقاليم أخرى.

٤٠- أيد مندوب لبنان ورقة العمل WP/220 (المقدمة من جنوب أفريقيا) لأنها تشجع الدول على التعاون الإقليمي لبوغ الهدف الأساسي وهو تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٤١- أعرب مندوب فييت نام عن تأييده لورقة العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) تقديراً منه لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وقال إن فييت نام استفادت من المبادرة من خلال برنامج الإيكاو للتعاون الفني وتوفير المساعدة الفنية من جانب المكتب الإقليمي آسيا والمحيط الهادئ (ومقره بانكوك) مما عزز قدرات بلده في مجال مراقبة السلامة.

٤٢- شكر مندوب موزامبيق رئيس المجلس د. أليو على مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي تتمخض عن فوائد جمة، وأعرب عن تأييده لورقتي العمل WP/49 (المقدمة من المجلس) و WP/107 Rev. 1 (المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والبيروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا).

٤٣- أفاد مندوب الصين أن بلده يؤيد أيضاً مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي ساهم فيها بلده بنشاط معرباً عن تقديره للأنشطة التي تنفذ في إطار المبادرة تحت قيادة د. أليو. وبعد أن أفاد أن المبادرة ساهمت في تعزيز سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه وكفاءته، هنا الإيكاو على هذا الإنجاز وأبدى تأييده لورقتي العمل WP/49 و WP/107 Rev. 1.

٤٤- أبدت المراقبة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) دعمها لورقات العمل الأربع التي جرى عرضها. وفي معرض تناولها لورقة العمل WP/49 (المقدمة من المجلس)، أكدت أن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" عادت بالفائدة على دول عديدة. وشكرت المراقبة الإيكاو على ما أنجزته من أعمال في هذا الصدد وأكدت مجدداً دعم منظمتها الكامل لقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٣ بشأن المبادرة. وشددت على أن منظمة "CANSO" مستعدة كي تدعم، ليس فحسب الدول، وإنما أيضاً الأقاليم في تنفيذ ما تصدره الإيكاو من قواعد وتوصيات، وسياسات وخطط وبرامج، وذلك بطريقة منسقة عالمياً. وبوسع المنظمة أيضاً أن تعمل على نحو وثيق مع إدارة التعاون الفني في الأقاليم لتنسيق التنفيذ ضمن إطار المبادرة.

٤٥- وبخصوص ورقة العمل WP/88 (المقدمة من أذربيجان)، قالت إن منظمة "CANSO" توافق على أن تبادل الخبرات بين الدول في مجال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو سيكون مفيداً في الحصول على تمويل مستدام وقابل للتوقع لأغراض الدعم الفني والفكري. وأضافت أن منظمة "CANSO" قدمت الدعم للمكاتب الإقليمية بوصفها أجهزة التنسيق بين الدول، كل في إقليمه، من أجل تبادل تلك الخبرات.

٤٦- ومضت قائلة إن منظمة "CANSO" تؤيد ورقة العمل WP/107 Rev. 1 (المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والبيروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا). أما بخصوص ورقة العمل

WP/220 (المقدمة من جنوب أفريقيا)، أفادت أن CANSO دعت وشجعت الدول على التخطيط للتعاون الإقليمي وتنسيقه وإقامته بشكل استباقي وعلى رصد نتائج ذلك في ضوء ما تحقق من تحسن في مجال سلامة وأمن الطيران على نحو ما توصي به الورقة.

٤٧- أبدت المراقبة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) تأييداً فورياً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وورقات العمل الأربع ذات الصلة التي تم عرضها. وأفادت أن لدى المجلس الدولي للمطارات برنامجاً تابعاً ينفذ مع الإيكاو حتى لا يتخلف أي مطار عن الركب، وهو برنامج "تميز المطارات" (APEX) في مجال السلامة، الذي يقدم المساعدة مباشرة للمطارات الأعضاء في المجلس الدولي للمطارات من أجل الارتقاء بمستوى السلامة فيها. وقالت إن المجلس الدولي للمطارات يشجع الدول على العمل معه بالاستناد إلى هذا النهج التطبيقي إزاء الارتقاء بسلامة الطيران في جميع أرجاء العالم، لأسباب ليس أقلها أن المجلس الدولي للمطارات بإمكانه مساعدة المطارات في الحصول على الترخيص. وأكدت المراقبة أن ذلك يشكل مثلاً بارزاً على قيمة التعاون بين الدول والقطاع.

٤٨- في معرض تدخله بشأن ورقة العمل WP/107 Rev. 1 (المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا، فقرة الإجراءات "و")، أبلغ رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (PRC) اللجنة التنفيذية أنه تم إعداد قاعدة بيانات تبين أماكن تنفيذ جميع مشاريع بناء القدرات والمساعدة في مجال أمن الطيران، فضلاً عن قاعدة بيانات أخرى مماثلة بشأن مشروع للمساعدة الفنية ضمن برنامج الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP)، مشيراً إلى إمكانية تطوير قاعدتي البيانات تلك وتوصيع نطاقهما كي تغطيا أهداف استراتيجية أخرى.

٤٩- وإذ استرعى الانتباه إلى ورقة العمل WP/437 (المقدمة من المكسيك) أفاد رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية بأن النهوض بالتنسيق على صعيد الأقاليم من خلال إقامة شراكات متينة مع المنظمات وهيئات الطيران المدني الإقليمية يتماشى وسياسات الإيكاو بشأن التعاون الإقليمي، وقال إن هذه الجهود تكمل البرامج التي باشرتها الإيكاو من أجل زيادة فعالية أنشطة بناء القدرات والمساعدة، مثل "برنامج الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" (ASIAP). وأضاف إنه تم تشجيع الدول الأعضاء في الإيكاو على النظر في مشاركتها النشطة في مثل تلك البرامج باعتبارها أداة لتحسين تنسيق أنشطة المساعدة الفنية. وأفاد أن أنشطة من هذا القبيل من شأنها أن تسهم في تحقيق أهداف الخطط العالمية للإيكاو وكذا في استدامة أنشطة الإيكاو الخاصة ببناء القدرات والمساعدة وينبغي بالتالي توفير المعلومات عنها للإمانة العامة للإيكاو عملاً بالتوصيات الواردة في ورقة العمل WP/107 Rev. 1.

٥٠- أشار رئيس اللجنة أنه بالنظر إلى وجود إجماع بشأن دعم مواصلة أنشطة بناء القدرات والمساعدة في مجال الطيران المدني، فإن اللجنة التنفيذية تدعو الجمعية العمومية إلى إعادة تأكيد دعمها لأحكام قرارها ٣٩-٢٣ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٥١- وإذ أشارت اللجنة التنفيذية إلى ورقة العمل رقم A40-WP/49 المقدمة من المجلس، أقرت بالأهمية الحاسمة لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في دعم الدول الأعضاء في الإيكاو من أجل التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات الإيكاو وخططها وبرامجها التي تدعم سلامة وأمن وكفاءة نظام النقل الجوي وتجعله مجدداً من الناحية الاقتصادية وسليماً من الناحية البيئية. وأعربت اللجنة التنفيذية أيضاً عن تقديرها الكبير لمبادرة رئيس مجلس الإيكاو، الدكتور أليو، لتأسيس مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛ وللجهود الإيجابية التي بذلتها الإيكاو في تقديم المساعدة الفنية إلى الدول

الأعضاء فيها من أجل تعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وزيادة معدلات التنفيذ الفعال (EI) في السلامة والأمن في كل منطقة، دعماً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٥٢- ولاحظت اللجنة التنفيذية ورقة العمل رقم A40-WP/88 التي قدمتها أذربيجان، حيث اعترفت بدور المكاتب الإقليمية للإيكاو في تقديم الدعم المباشر للدول الأعضاء في الإيكاو من أجل التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية، وفي تنسيق تلك المساعدة، في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٥٣- ولاحظت اللجنة أيضاً ورقة العمل رقم A40-WP/107 Rev. 1 التي قدمتها فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وكندا، والتي استكملت بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/106 التي تعرض مختلف مشاريع بناء القدرات والمساعدة الفنية التي تنفذها أوروبا دعماً لجميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو. وأكدت اللجنة التنفيذية من جديد دعمها لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وأقرت بمساهمة هذه المبادرة في تحسين الأداء العام للطيران على المستوى العالمي. ومن أجل تعزيز فعالية أنشطة بناء القدرات، فقد دعت اللجنة التنفيذية الإيكاو إلى تكثيف دعمها لدولها الأعضاء من أجل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية مع مؤشرات لتقييم مدى نجاحها في تنفيذ هذه القواعد والتوصيات الدولية. وإدراكاً من اللجنة التنفيذية للقيمة المضافة وأوجه التكامل لأنشطة بناء القدرات التي تقوم بها الإيكاو ومختلف الدول والمنظمات الإقليمية وأوساط الطيران، فقد طلبت اللجنة إلى الإيكاو أن تضطلع بدور تنسيقي وإعلامي بين مختلف الأطراف المعنية المشاركة في تقديم المساعدة وتشجيع استخدام آليات التنسيق القائمة من أجل التخطيط لهذه المساعدة الموجهة وتنفيذها، مثل "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" من أجل أغراض سلامة الطيران والملاحة الجوية.

٥٤- ونظرت اللجنة التنفيذية في ورقة العمل WP/437 التي قدمتها المكسيك، وأقرت اللجنة بوجود أنشطة مماثلة لبناء القدرات والمساعدة لدى جميع مكاتب الإيكاو الإقليمية، ودعت إلى تبادل أفضل الممارسات والخبرات بين الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بين الدول في هذا الشأن، مع مراعاة خصوصيات وأولويات الدول المعتمدة لدى كل مكتب إقليمي.

٥٥- ونظرت اللجنة التنفيذية في ورقة العمل WP/220 التي قدمتها جنوب أفريقيا، وشجعت الدول على تكثيف المساعدة المباشرة التي تقدمها للدول الأخرى، على الصعيد الإقليمي على سبيل المثال، من أجل تعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، مع ما يرتبط بذلك من أنشطة الرصد.

٥٦- وفي ضوء الدعم الواسع النطاق المُعرب عنه لورقات العمل WP/49، وWP/88، وWP/107، وWP/437، وWP/220، انققت اللجنة على توصية الجمعية العمومية بما يلي:

- (أ) حث المجلس على مواصلة عمله لرفع مستوى الوعي العالمي بأهمية التنفيذ الفعال لقواعد وتوصيات الإيكاو وسياساتها وخططها وبرامجها التي تدعم نظام نقل جوي يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة ومُجدٍ اقتصادياً وسليماً بيئياً؛
- (ب) حث الأمانة العامة على الاستمرار في تكثيف أنشطة المساعدة الفنية والتعاون الفني لمواصلة تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، لا سيما أنشطة دعم التنفيذ العامة بعد نشر القواعد والتوصيات الدولية الجديدة؛
- (ج) الاعتراف بدور المكاتب الإقليمية للإيكاو في ضمان الدعم المستمر للدول الأعضاء في الإيكاو من أجل التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية (SARPS)، من خلال تنسيق الدروس المستفادة وتبادل الخبرات بين الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛

- د) دعوة الإيكاو إلى تطبيق نهج نظامي في أنشطتها الموجهة لدعم الدول وتكثيف أنشطة الدعم والدعم الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الأمانة العامة؛
- هـ) الاعتراف بالقيمة المضافة والتكامل في أنشطة بناء القدرات التي تقوم بها الإيكاو وفرادى الدول والمنظمات الإقليمية والقطاع، وأن تطلب من الإيكاو تنسيق الدعم الإقليمي أو دعم الدول الموجه مع شركاء آخرين عبر "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية"، من أجل سلامة الطيران والملاحة الجوية؛
- و) تشجيع الدول والمنظمات الإقليمية على إطلاع الإيكاو على أنشطتها الخاصة بالمساعدة من أجل إتاحة نهج منسق في أنشطة المساعدة الفنية، وضمان الاستخدام الأمثل للموارد القائمة وتقليل ازدواجية الجهود؛
- ز) دعم تبادل المعلومات بين المكاتب الإقليمية للإيكاو بشأن أفضل الممارسات فيما يتعلق ببناء القدرات والمساعدة، مع التذكير بأنه ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب لخصوصيات وأولويات الدول المعتمد لديها كل مكتب إقليمي؛
- ح) تشجيع الدول على العمل مع الإيكاو لتخطيط وتنسيق وتنفيذ التعاون الإقليمي بشكل استباقي، ورصد النتائج مقابل آثار تحقيق تحسين سلامة وأمن الطيران؛

٥٧- وأحاطت اللجنة التنفيذية بأن الإجراءات الموجهة إلى الإيكاو ستنفذ رهنأ بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.

الدراسة بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS)

٥٨- عرض رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) ورقة العمل WP/47، التي قُدم فيها المجلس مستجدات دراسة الجدوى المتعلقة بتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS)، وذلك في إطار المتابعة لقرار الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية (A39-WP/501). وقد تضمنت الورقة المعلومات المتعلقة بنطاق الدراسة بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ والغرض منها ومنهجيتها، مع التقدير لأستراليا وشيلي والصين وفيجي وسنغافورة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة لما قدموه من مساهمات عينية ومالية. وعلاوة على ذلك، فقد أُبلغ رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية للجنة التنفيذية بأنه قد جرى التشاور على النحو الواجب بشأن مشروع نتائج الدراسة وتوصياتها مع الدول الأربع عشرة المشمولة في الدراسة وأن الأمانة العامة للإيكاو ستقدم إلى الدورة ٢١٨ لمجلس الإيكاو التقرير الختامي الذي يهدف إلى استعراض التوصيات ووضع خريطة طريق للتنفيذ. وأكد رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية أن تنفيذ التوصيات قد يتطلب تدبير موارد وتوسيع نطاق الشراكات مع الحكومات والقطاع الخاص ومنظمات الأمم المتحدة ذات الصلة.

٥٩- دعت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/47 إلى ما يلي:

- أ) ملاحظة المعلومات الواردة في هذه الورقة؛
- ب) الإعراب عن تقديرها للدول التي قدمت تبرعات ودمعاً عينياً من أجل إجراء الدراسة بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS)؛
- ج) إعطاء توجيهاتها إلى المجلس لاستعراض التوصيات الواردة في تقرير الدراسة وإعداد خريطة طريق لتنفيذها، بصيغتها المعدلة من جانب المجلس.

٦٠- عرض مندوب أستراليا ورقة العمل WP/210 المقدمة من دولته وشارك في تقديمها نيوزيلندا ومكتب سلامة الطيران في المحيط الهادئ، وساموا، وسنغافورة وتونغا. وأشار إلى أنه كان من دواعي سرور أستراليا الانضمام إلى تلك الدول لكي تدعو الإيكاو إلى تعزيز مشاركتها داخل إقليم آسيا والمحيط الهادئ عملاً بنتائج مؤتمر الملاحة الجوية الثالث عشر (AN-Conf/13) لعام ٢٠١٨. وقال إن إقليم آسيا والمحيط الهادئ هو أكبر إقليم في العالم من حيث إجمالي نسبة النقل العالمي، ويغطي فضاءً جويًا شاسعاً يتكون من ٤٩ إقليماً من أقاليم معلومات الطيران. ويمثل إقليم آسيا والمحيط الهادئ مقراً لستين في المائة من سكان العالم - أي حوالي ٤,٣ مليار نسمة. وأضاف أن التجارة والسياحة تكتسي أهمية حيوية لإقليم آسيا والمحيط الهادئ، شأنه في ذلك شأن الأقاليم الأخرى، وبالتالي يحتاج إلى خدمات جوية تتسم بالسلامة والأمن والموثوقية. وبما أن سوق هذا الإقليم تنمو باطراد فإن التحديات تتزايد. وأفاد أن إعلان بيجين لعام ٢٠١٨ يمثل منعطفاً بالنسبة للطيران في ذلك الإقليم لأنه يبرز الالتزام على صعيد الإقليم بتحقيق الأهداف المتصلة بسلامة الطيران والملاحة الجوية والموارد البشرية، ولكن تنفيذ مقتضيات ذلك الإعلان يطرح تحديات لعدد كبير من دول إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٦١- وقال المندوب أن أستراليا والدول الراعية للورقة ما فتئت تتابع عمل الإيكاو وترحب بدراسة الجدوى المتعلقة بتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية (WP/47). وأضاف أن هذه الدول تؤكد أهمية الحفاظ على الزخم الذي أقام الأساس لإصدار إعلان بيجين ودراسة الجدوى، وهو ما يتطلب التنسيق والتعاون وتوفير الموارد على المدى الطويل. ويمثل المكتب الإقليمي في بنكوك قناة رئيسية لتقديم المساعدة إلى الدول من جانب الإيكاو. وأوضح المندوب أنه بالرغم من أن أستراليا والدول الراعية تقر بما أنجزته الإيكاو من أعمال، فإنها ترى أنه يتعين على المنظمة أن تعطي الأولوية لتزويد المكتب الإقليمي بالموارد الكافية في المستقبل كيما يتسنى له، على نحو أفضل، تنسيق ورصد تنفيذ إعلان بيجين والإبلاغ عنه وكذا عن الاستجابة لمخرجات دراسة الجدوى.

٦٢- ودعت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/210 إلى القيام بما يلي:

- أ) أن تقر بالمطالب المتزايدة على إقليم آسيا والمحيط الهادئ والتحديات الخاصة أمام دول المحيط الهادئ الجزرية في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛
- ب) أن توصي، عملاً بتوصيات مؤتمر الملاحة الجوية الثالث عشر، بأن تعطي الإيكاو أولوية للتعزيز الملئم للمكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ في بانكوك بغرض توفير دعم أفضل للتنفيذ الإقليمي والدولي لإعلان بيجين والتقدم نحو أهداف الإيكاو العالمية، ومساعدة المنطقة والدول على الاستجابة لنتائج دراسة تحليل الاحتياجات في دول المحيط الهادئ الجزرية الصغيرة والنامية.

٦٣- وقدم مندوب بابوا غينيا الجديدة ورقة العمل WP/310 بالنيابة عن جزر كوك وفيجي وجزر مارشال ودول ميكرونيزيا المتحدة وناورو وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وجزر سليمان وتونغا وتوفالو وفانواتو. وأعرب المشاركون في رعاية هذه الورقة عن تقديرهم لجهود الإيكاو والدول المانحة في الدراسة التحليلية لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS)، دون المساس بنتيجة المرحلة الثانية من الدراسة لتخصيص الموارد حسب الأولويات في إطار البرنامج العادي و/أو من خارج إطار الميزانية، فضلاً عن تقديم ما يلزم من مساعدة لتنفيذ التوصيات والحلول.

٦٤- ودعت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/310 إلى القيام بما يلي:

- أ) الاعتراف بالتحديات العديدة والفريدة التي تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS) في مجال تطوير الطيران المدني الدولي؛

ب) حث الإيكاو على تخصيص ما يكفي من الموارد في ميزانية البرنامج العادي و/أو من خارج الميزانية، فضلاً عن تقديم ما يلزم من مساعدة، لتنفيذ التوصيات والحلول المنبثقة عن دراسة تحليل احتياجات هذه الدول في مجال الطيران.

٦٥- وعرضت مندوبة نيوزيلندا ورقة العمل WP/385 التي تصف الأنشطة العديدة لنيوزيلندا لتحسين سلامة وأمن الطيران في الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS). وأكدت أنه بينما كانت تعمل نيوزيلندا بجد لتحسين مستويات التنفيذ الفعال لديها، فإنها واجهت العديد من التحديات لتحقيق هذه التحسينات. كما واصلت نيوزيلندا دعم جيرانها من الدول الجزرية الصغيرة النامية للتغلب على تلك التحديات من خلال تقديم المساعدة الفنية وبرامج بناء القدرات للمساعدة على تحسين فعالية مراقبة سلامة وأمن الطيران في جميع أنحاء منطقة المحيط الهادئ. وكان الدعم الذي قدمته نيوزيلندا مؤخراً موجهاً نحو بناء القدرات حول الاستخدام العملي للإطار الإلكتروني للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وكذلك العمل عن كثب مع مكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO) لتحسين أدائه حتى يكون في وضع ملائم لتنسيق مشاريع المحيط الهادئ. واعترفت نيوزيلندا، مع ذلك، بالحاجة إلى مزيد من التغييرات الأساسية لتحسين سلامة وأمن الطيران عبر منطقة المحيط الهادئ، وبالتالي دعمت الدراسة التحليلية لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS). وشجعت نيوزيلندا الإيكاو على ضمان أن التوصيات الواردة في الدراسة تتصدى مباشرة للتحديات التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية بطريقة عملية ومتناسبة وفعالة من حيث التكلفة، وأن تقدم الإيكاو التمويل الكافي والالتزام بالتنفيذ الكامل لتوصيات الدراسة.

٦٦- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/385 إلى القيام بما يلي:

- أ) أن تلاحظ العمل الكبير الذي يحدث داخل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS) لتحسين سلامة وأمن الطيران ومستويات التنفيذ الفعال؛
- ب) وأن توافق على أهمية الالتزام المستمر من جانب الإيكاو وإقليم المحيط الهادئ للعمل بشكل تعاوني مع الدول لتحسين سلامة وأمن الطيران.

المناقشة

٦٧- أيد مندوب بابوا غينيا الجديدة ورقتي العمل WP/47 (المقدمة من المجلس) و WP/210 (المقدمة من استراليا والمشاركين في رعايتها).

٦٨- وإذ أعربت مندوبة الولايات المتحدة الأمريكية عن تأييدها لورقة العمل WP/310 (المقدمة من بابوا غينيا الجديدة والمشاركين في رعايتها)، أشارت أن بلدها يدرك التحديات العديدة التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة في مجال الطيران المدني. كما يُقر بالجهود التي تبذلها الإيكاو، بالتنسيق مع الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان المانحة من أجل الخروج بتوصيات مفيدة وقابلة للتنفيذ من خلال دراسة الجدوى لتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية. وأضافت ان بلدها أيّد، علاوة على ذلك، ورقة العمل WP/385 وأعرب عن تقديره لجهود نيوزيلندا الرامية إلى النهوض بسلامة وأمن الطيران في إقليم المحيط الهادئ. ويقر أيضا بالدور الهام الي تضطلع به نيوزيلندا في تنفيذ برنامج بناء القدرات والمساعدة الفنية، بما في ذلك الدورات التدريبية العديدة التي نظمتها في ذلك الإقليم بشأن "نهج الرصد المستمر للبرنامج العامي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP CMA)"، فضلاً عن دعمها المستمر لمنظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO). وأفادت بأن الولايات المتحدة تتفق على أن النهج التعاوني أساسي في زيادة فعالية مراقبة سلامة وأمن الطيران في ربوع إقليم المحيط الهادئ وتتطلع إلى العمل مع الإيكاو والدول الأعضاء فيها لإيجاد الحلول بعد استكمال دراسة الجدوى.

٦٩- بعد أن أبدى تأييده لورقة العمل WP/47 (المقدمة من المجلس) أشار مندوب سنغافورة إلى أن بلده سعيد لكون الإيكاو أدركت الأهمية الحاسمة لدعم الاحتياجات الملحة للدول الجزرية الصغيرة النامية. وقال إن سنغافورة تحت الإيكاو على مواصلة التشاور الوثيق مع هذه الدول لأغراض دراسة الجدوى الجارية وعلى مراعاة آرائها بخصوص تنفيذ خارطة الطريق لتنفيذ التوصيات المنبثقة عن الدراسة. وحيث إن الهدف من دراسة الجدوى هو إتاحة دعم عملي وفعال للدول الجزرية الصغيرة النامية، فإن سنغافورة تحت الإيكاو أيضاً على تخصيص الموارد الكافية دعماً لاحتياجات إقليم المحيط الهادئ، بما في ذلك للخبراء الفنيين في المكتب الإقليمي وتوفير المساعدة الفنية للدول الجزرية الصغيرة النامية.

٧٠- أشار مندوب جمهورية كوريا إلى أن بلده يدعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لمساعدة الدول الجزرية الصغيرة النامية على النحو المبين في ورقة العمل WP/47، وسيكون سعيداً بالمساهمة في تعزيز قدرات هذه الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية في مجالات السلامة الجوية، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، وأمن الطيران.

٧١- أيد مندوب الاتحاد الروسي الورقات الأربع التي قدمت، ولا سيما ورقة العمل WP/210 (المقدمة من استراليا والدول الراحية). وذكر بأن بلده ما فتئ يؤكد على ضرورة تعزيز المكاتب الإقليمية، ومنها المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ في بانكوك. وإذ لاحظ أن المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي يعيش وضعاً مماثلاً، شدد على أهمية زيادة الموارد لجميع المكاتب الإقليمية تحقيقاً لأهداف مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٧٢- بعد أن جدد دعمه لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، رحب مندوب توغو بمختلف أشكال المساعدة المقدمة للدول الجزرية الصغيرة النامية التي تناولتها اللجنة في مداولاتها.

٧٣- أفاد مندوب كابو فيردي بأنه يغتنم هذه الفرصة للإقرار بزيادة الإيكاو في تطوير الطيران المدني عبر العالم، ولا سيما روح القيادة التي أبان عنها رئيس المجلس د. أليو، وقال إن بلده، باعتباره دولة جزرية صغيرة نامية في المحيط الأطلسي، يقر بجهود المنظمة ويؤيد جميع مبادرات التعاون دعماً لتلك الفئة من الدول. وهذا يفترض توفير موارد، من جانب الإيكاو والدول الأعضاء فيها، من أجل بناء القدرات في الأقاليم كافة لضمان عدم تخلف أي بلد عن الركب. وقال إن كابو فيردي يؤيد الورقات الأربع المقدمة.

٧٤- أيد مندوب نيجيريا بدوره الورقات الأربع، اعتباراً للصعوبات والتحديات التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال الطيران المدني، واعترافاً بما تبذله الدول من جهود جماعية في تقديم المساعدة لتلك الدول.

٧٥- بعد أن أبدى تأييده لورقة العمل WP/47 (المقدمة من المجلس) شدد مندوب استراليا على ضرورة اتخاذ تدابير قابلة للتنفيذ بمشاركة العاملين في مجال الطيران في تلك الدول. وأشار إلى أن التدابير التي أثبتت جدواها في أقاليم أخرى قد لا تناسب الدول الجزرية الصغيرة النامية. وأعرب المندوب عن دعمه لورقتي العمل WP/310 (المقدمة من بابوا غينيا الجديدة والمشاركين في رعايتها) و WP/385 (المقدمة من نيوزيلندا). وإذ هنا نيوزيلندا على الأنشطة العديدة التي تنفذها دعماً لتلك الدول، أفاد بأن استراليا تقيم علاقات قديمة وناجحة مع نيوزيلندا وتتواصل خلال إجراء الدراسة بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية.

٧٦- أشارت مندوبية كوبا إلى أن بلدها، وهو دولة جزرية في الكاريبي، يدرك احتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية وما تواجهه من تحديات في مجال الطيران المدني ويؤيد كل المبادرات الرامية إلى مساعدة تلك البلدان في تطوير قطاع الطيران. وقالت إن كوبا تؤيد ورقات العمل الأربع المقدمة ولا سيما ورقة العمل WP/47 (المقدمة من المجلس) وتحت المجلس على مواصلة الدراسة الخاصة بتحليل احتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية.

٧٧- في معرض تناوله لورقة العمل WP/210 التي طلبت فيها أستراليا والدول الراحية من الإيكاو إعطاء الأولوية لمدّ المكتب الإقليمي في بانكوك بالموارد المناسبة، أشار رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية إلى إنشاء المكتب الإقليمي الفرعي في بيجين في يونيو ٢٠١٣ الذي تستضيفه إدارة الطيران المدني الصينية، بغرض تعزيز الدعم المقدم إلى جميع الدول التي يغطيها المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ.

٧٨- هنا رئيس المجلس د. أليو الأمانة العامة ولا سيما كبير المستشارين السيد ن. رالو وفريقه على الدراسة الرائعة لتحليل احتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية التي أجريت بطريقة شاملة. وإذ لاحظ أن الدراسة تتعلق تحديدا بالدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ وما تواجهه من تحديات، وأنه سيتعين على المجلس تنفيذ التوصيات المنبثقة عنها وتقديم الدعم لتلك الدول، رأى، بعد الاستماع إلى مداخلة مندوبي كوبا وكابو فيردي أن الدروس المستخلصة من تلك الدراسة ستطبق إلى أقصى حد ممكن على المجموعات الأخرى من الدول الجزرية. وأعطى رئيس المجلس مثلاً بالدول الجزرية في الكاريبي التي تواجه تحديات خاصة بها. وأشار في هذا السياق إلى الآثار المدمرة لإعصار دوريان (Dorian) على جزر البهاما في بداية أكتوبر ٢٠١٩. وأفاد رئيس المجلس أن تلك الدول الجزرية، خلافاً لغيرها، ليست بعيدة عن مقر الإيكاو ومع ذلك ستستفيد من العبر المستخلصة من الدراسة على غرار الدول الجزرية في المحيط الهندي وهي جزر القمر وسيشيل وجزر الملديف وجزيرة مايوت وجزيرة لاريونيون ومدغشقر وجزر موريس. واقترح أن توصي اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية بتوجيه المجلس لتحديد كيفية تطبيق الدروس المستخلصة من الدراسة على الفئات الأخرى من الدول الجزرية الصغيرة النامية.

٧٩- بعد أن أبدى تأييده الكامل لاقتراح رئيس المجلس، أكد مندوب كولومبيا استخدام نتائج هذه الدراسة الناجحة كأساس لتلبية احتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في مختلف أرجاء المعمورة بما في ذلك الإقليم الذي ينتمي إليه بلده وهو أمريكا الجنوبية. وأعرب مندوبو مصر وجزر موريس ونيجييريا والصين والأرجنتين عن تشاكرتهم هذا الرأي.

٨٠- أيدت الأمانة العامة أيضاً اقتراح رئيس المجلس. وقالت إنها تعتزم هذه الفرصة كي تتقدم بالشكر للدول الأعضاء على مساهماتها الطوعية دعماً لتلك الدراسة الهامة، وكذا لكبير المستشارين وأعوانه وغيرهم من موظفي مقر الإيكاو والمكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ المشاركين في إجراء تلك الدراسة، على جهودهم المضيئة وإخلاصهم. وأعربت عن أملها في إقرار المجلس للتوصيات المنبثقة عن الدراسة وفي توفير الدول الأعضاء الموارد اللازمة لضمان استدامة هذا المشروع.

٨١- أشار رئيس اللجنة في ملخصه للمناقشة أن اللجنة التنفيذية أحاطت علماً بالمعلومات التي وردت في ورقة العمل WP/47 والمتعلقة بنطاق وغرض ومنهجية ومبادئ الدراسة التحليلية لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS)، معربة عن تقديرها لأستراليا وشيلي والصين وفيجي وسنغافورة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة لما قدموه من مساهمات عينية ومالية. ولاحظت اللجنة التنفيذية أيضاً أن الأمانة العامة للإيكاو ستقدم إلى الدورة ٢١٨ لمجلس الإيكاو التقرير الختامي الذي سيهدف إلى استعراض التوصيات ووضع خريطة طريق للتنفيذ. ولاحظ كذلك أن تنفيذ التوصيات قد يتطلب تدبير موارد وتوسيع نطاق الشراكات مع الحكومات والقطاع الخاص ومنظمات الأمم المتحدة ذات الصلة.

٨٢- وبالإضافة إلى ذلك، نظرت اللجنة التنفيذية في ورقة العمل WP/210 التي قدمتها أستراليا بمشاركة من نيوزيلندا ومكتب سلامة الطيران في المحيط الهادئ (PASO) وساموا وسنغافورة وتونغا، والتي تناولت الظروف الديموغرافية والتشغيلية الصعبة للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ؛ وورقة العمل WP/310 التي قدمتها جزر كوك وفيجي وجزر مارشال ودول ميكرونيزيا المتحدة وناورو وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وجزر سليمان وتونغا وتوفالو وفانواتو والتي تسلط الضوء على المجموعة الفريدة من التحديات التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، والمرتبطة على وجه

الخصوص بمواردها المحدودة، وكونها نائية، وقابليتها للتأثر بالكوارث الطبيعية. كما أبرزت الورقة الأهمية الرئيسية للطيران بالنسبة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية لهذه الدول؛ وورقة العمل WP/385 التي قدمتها نيوزيلندا وشددت فيها على أهمية الدراسة التحليلية لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ التي أجرتها الإيكاو في إطار تشجيع اتباع نهج إقليمي لدعم الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ وتسهيل توليها زمام أمور التوصيات اللاحقة.

٨٣- ولاحظت اللجنة التنفيذية الدعم الواسع النطاق الذي أعربت عنه الدول للتوصيات الواردة في ورقات العمل WP/47 و WP/210 و WP/310 و WP/385. كما أقرت بأن الدروس المستفادة من خلال الدراسة التحليلية لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ تعيد الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى. وعلى وجه الخصوص، لاحظت اللجنة التنفيذية أن عدداً من الدول لفت الانتباه إلى الحاجة إلى تخصيص الموارد المناسبة لمكتب الإيكاو الإقليمي لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ، في ضوء الخصائص المحددة للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. ولاحظت أيضاً أن الأمر يحتاج إلى دعم إضافي لتنفيذ التوصيات المنبثقة عن الدراسة التحليلية لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. وفي هذا الصدد، توصي اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية بالقيام ما يلي:

- (أ) الدعوة إلى مراعاة نتائج الدراسة التحليلية لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ على النحو الواجب في التخطيط الاستراتيجي لأنشطة الإيكاو؛
- (ب) توجيه المجلس باستعراض التوصيات الواردة في هذا الصدد ووضع خارطة طريق للتنفيذ؛
- (ج) توجيه المجلس بتحديد كيف يمكن للدروس المستفادة والتوصيات المنبثقة عن الدراسة التحليلية لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ أن تعيد الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى.

٨٤- أوصت اللجنة التنفيذية بالنظر في جميع إجراءات الإيكاو التي تهدف إلى تحسين دعم تنفيذ إعلان بيجين (على الصعيدين الإقليمي والوطني)، والمساعدة في التقدم نحو بلوغ أهداف الإيكاو العالمية، ودعم تنفيذ التوصيات الناشئة عن الدراسة التحليلية لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، وذلك فيما يخص الأولويات القائمة الممولة من ميزانية البرنامج العادي للسنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨

٨٥- قدم رئيس المجلس، الدكتور ألبو، لمحة عامة عن التقارير السنوية للمجلس المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨، والتقرير التكميلي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٩، وهي التقارير المتاحة على موقع الإيكاو العام على الإنترنت. وأشار إلى أنه خلال خطابه الافتتاحي أمام الجلسة العامة في ٢٤/٩/٢٠١٩ (P/1)، أوضح التغييرات التحويلية والإنجازات التي حققتها الإيكاو على مدى السنوات الثلاث الماضية فيما يتعلق بجميع الأهداف الاستراتيجية واستراتيجيات الدعم، وكذلك التحديات التي ستواجه المنظمة في المستقبل.

٨٦- وإن أكد رئيس المجلس مجدداً أن سنة ٢٠١٦ شكلت منعطفاً هاماً في تاريخ الإيكاو وإدارة الطيران المدني الدولي، شدد على أن أكبر إنجاز للإيكاو في تلك السنة تمثل في اعتماد الجمعية العمومية القرار التاريخي ٣٩-٣ بشأن "الخطة الجديدة للتعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران (كورسيا)"، مشيراً إلى أهمية ذلك بالنسبة لتاريخ الطيران. وأفاد أن كورسيا لا

تشكل فحسب معلمة جديدة في إدارة الانبعاثات على الصعيد الدولي، وإنما مثلت أول تدبير من التدابير القائمة على آليات السوق للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع الطيران.

٨٧- وأشار رئيس المجلس إلى تكثيف أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية خلال الفترة الثلاثية ولا سيما من خلال استحداث أدوات جديدة. وأفاد بأن المنظمة دفعت بالعمل بشأن برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران وكذا في حقل التدريب العالمي على الطيران وما يتصل به من بناء للقدرات على تطوير الموارد البشرية، من خلال مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT). وتواصل الإيكاو تشجيع أفضل وأمهر المهنيين عبر برنامج المهنيين الشباب في مجال الطيران.

٨٨- ومضى يقول إن برامج تدقيق أمن وسلامة الطيران، في إطار نهج الرصد المستمر، تُستخدم بالوجه الأمثل لضمان التحقق الموقوت من الإجراءات التصحيحية التي تتخذها الدول لتقويم ما يتم تحديده من أوجه قصور، مما يسر استجابات متينة عززت بقدر أكبر عملية إعداد القواعد القياسية. والأهم من ذلك، حققت المنظمة نجاحاً منقطع النظير في مساعدة الدول على إدراك التزامها بالتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو باعتباره أهم عامل في جني فوائد الطيران، وذلك في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وبفضل دور المكاتب الإقليمية النشط والفاعل والخاضع للمساءلة.

٨٩- وأشار رئيس المجلس إلى أن التفتيحات الأخيرة للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) تمحورت حول جعل أهداف هاتين الخطتين أكثر قابلية للتحقق من حيث التنفيذ. وإذ سلط الضوء على إعداد أول خطة عالمية لأمن الطيران (GASep)، مقرونة بخريطة طريق للتنفيذ، أفاد أنها استكملت بدعم متوالٍ لتيسير مراقبة الحدود وإدارة الهوية من جانب الدول بواسطة الاستراتيجية الخاصة ببرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين.

٩٠- وفيما يتعلق بحماية البيئة في مجال الطيران، أفاد رئيس المجلس أن تعميم كورسيا تَواصل خلال الفترة الثلاثية واستمر إحراز التقدم بخصوص التحسينات التكنولوجية والتشغيلية، بما في ذلك اعتماد قواعد قياسية بخصوص ثاني أكسيد الكربون وأكاسيد النروجين والجزئيات غير المتطايرة. كما يتم اعتماد منظور بعيد المدى بشأن تطوير ونشر وقود الطيران المستدام.

٩١- ولاحظ رئيس المجلس أن هناك تطورات جديدة تتمثل في إعادة التركيز على برنامج الجيل الجديد من مهنيي العمل في مجال الطيران (IPAV) وعلى المساواة بين الجنسين. وقال إن المنظمة، من خلال التركيز على تلك المسائل خلال الفترة الثلاثية الأخيرة إلى جانب التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وتحقيق أهداف الخطط العالمية، تسعى إلى جسر الهوة فيما بين الدول والتي تُعزى إلى قلة الخبرة والقدرات الفنية وكذا في إدارة السلامة بأمان وكفاءة، مع النمو السريع للنقل الجوي.

٩٢- وبعد التذكير بهذه الأولويات والإنجازات، دعا رئيس المجلس جميع الوفود إلى استعراض التقارير المذكورة والتي تم نشرها على موقع الإيكاو المفتوح للجمهور.

٩٣- وفي غياب التعليقات، لاحظت اللجنة التنفيذية العرض العام الوارد أعلاه للتقارير السنوية للمجلس للأعوام ٢٠١٦ و٢٠١٧ و٢٠١٨، والتقارير التكميلي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٩، وأن كل لجنة سوف تستعرض تلك الأجزاء من التقارير التي تقع ضمن اختصاصها، كل على حدة.

البند ٢١ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)

٩٤- نظرت اللجنة التنفيذية بعد ذلك في البند ٢١ من جدول الأعمال على أساس ورقة عمل رئيسية واحدة قدمها المجلس (WP/45) وورقة ذات صلة قدمتها منظمات دولية.

٩٥- قدمت رئيسة قسم الشراكات وتعبئة الموارد (C/PRM) ورقة العمل WP/45، التي قدم فيها المجلس تقريراً عن الجهود الرئيسية التي بذلتها الإيكاو خلال فترة الثلاث سنوات الماضية لدعم خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)، وكذلك بشأن التعاون والشراكات مع الدول وهيئات الأمم المتحدة الأخرى لتحقيق الأهداف ذات الصلة. وتقرح الورقة أيضاً تحديثات لقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥ ذي الصلة، والذي أوضح كيف أن تقديم نتائج الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، لا سيما من خلال تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)، قد ساهم بشكل كبير في تحقيق خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠. وسلط رئيس قسم الشراكات وتعبئة الموارد الضوء على رسم الخرائط التحليلي الذي يوضح أن الإيكاو كانت تسهل ١٥ من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر للأمم المتحدة، وزيادة إبراز دور الطيران في الاستعراضات الوطنية الطوعية للدول (VNRs)، والتي كانت الآلية الرئيسية للإبلاغ طوعاً عن التقدم المحرز نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة. كما شددت رئيسة قسم الشراكات وتعبئة الموارد على أهمية قيام الدول بإدراج إشارات إلى أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة في خطط الطيران الوطنية الخاصة بها. وأشارت إلى أن الأنشطة المبينة في ورقة العمل WP/45 سيتم الاضطلاع بها رهنأ بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي لعام ٢٠٢٠ و٢٠٢٢ و/أو من المساهمات خارج الميزانية.

٩٦- لاحظ رئيس اللجنة التنفيذية أن ورقة العمل WP/45 تعكس بوضوح الإنجازات التي تحققت من أجل إبراز دور الطيران كحافز نحو بلوغ أهداف التنمية المستدامة التي حددتها الأمم المتحدة.

٩٧- ثم عرض المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي ورقة العمل WP/189 [مع التصويب رقم ١ - بالإنجليزية فقط] ("مساهمة الطيران نحو جدول أعمال الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ من أجل التنمية المستدامة")، التي قدمها المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والأياتا، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA) بتنسيق من فريق العمل المعني بالنقل الجوي (ATAG). وأكد أن الطيران ساهم في تقليص المسافات في العالم من خلال كونه مساهماً اقتصادياً حيوياً. ومع ذلك، شدد المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) على أن تأثير الطيران لم يعد ينحصر في الكسب المالي وإنما تجاوزه إلى الربط بين الأشخاص والشركات والفرص والمجتمعات وأنه بالنسبة لبعض أجزاء العالم كان شريان حياة حيوياً للتعليم والرعاية الصحية، وكذلك للعائلات والأصدقاء. وأشار إلى أن أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة قد حددت إطاراً لتحقيق التقدم العالمي والمستدام في المستقبل، وأكد أن قطاع الطيران يلعب دوراً أساسياً في المساعدة على تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة. وفي هذا السياق، كان مقدمو ورقة العمل WP/189 سعداء بأن ينصحوا المندوبين بالاطلاع على تقرير ATAG Aviation: Benefits Beyond Borders 2018 (المتاح على موقع ATAG الإلكتروني)، الذي يتضمن بيانات أساسية تدعم وتسلط الضوء على مساهمة الطيران في أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة. وتم تشجيع جميع المندوبين على الاستفادة من تقرير ATAG المذكور في المشاورات بين الوكالات للتأكد من أن المسؤولين الحكوميين لديهم فهم جيد للكيفية التي يمكن أن يساعد بها الطيران في تغيير الحياة والاقتصاد في جميع أنحاء العالم.

٩٨- كما حث مقدمو ورقة العمل WP/189 جميع الدول على العمل مع قطاع الطيران للتعريف بمنافعه واعتماد السياسات التي تشجع على زيادة تطوير الطيران كمحرك للفوائد الاقتصادية والاجتماعية. وكان هذا التعاون ضرورياً وملحاً على حد سواء،

لا سيما بالنظر إلى الحاجة إلى الاعتراف بجوانب الاستدامة الحيوية لجميع عمليات التنمية المستقبلية. وأكد المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي أن قطاع الطيران مقتنع بأنه يمكن أن يساعد العالم على النمو اقتصادياً وثقافياً مع القيام بذلك بطريقة مسؤولة وواعية بيئياً. وأعرب عن أمله في مواصلة هذه الرحلة مع جميع الدول.

٩٩- بعد أن شكر رئيس اللجنة التنفيذية اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) على المعلومات التي تصممتها ورقة العمل WP/189، لاحظ أن هذه المعلومات تكمل بوضوح مضمون ورقة العمل WP/45 المقدمة من المجلس. وأفاد أن البيانات الواردة في الورقة الأولى أساسية في الدعوة والتواصل بشكل استراتيجي، للطيران بوصفه أداة تمكين لتحقيق أهداف التنمية المستدامة التي حددتها الأمم المتحدة.

١٠٠- وأحيط علماً بتقديم ورقتي المعلومات التاليتين: WP/199 (Prevention of illegal wildlife trafficking via commercial aviation) و WP/488 (Airports' efforts against wildlife illegal trafficking) من المجلس الدولي للمطارات.

المناقشة

١٠١- أيد مندوبا كولومبيا وسنغافورة ورقتي العمل WP/45 و WP/189. وأكد مندوب سنغافورة أن ورقة العمل WP/189 تحيط على نحو كبير بفوائد الطيران وتدعو إلى استخدام البيانات الواردة فيها للإقرار والترويج لدور الطيران الهام في التنمية المستدامة.

١٠٢- بعد أن أبدى مندوب الصين تأييده الكامل لورقة العمل WP/45 شدد على أن الطيران محرك رئيسي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية على الصعيد العالمي. وشجع الإيكاو على تعزيز اتصالاتها مع المنظمات الدولية المعنية وأصحاب المصلحة ذوي الصلة من أجل العمل على تحقيق أهداف التنمية المستدامة. وإذ أعرب عن تقديره للإيكاو وعلى ما أنجزته من أعمال خلال الفترة الثلاثية الأخيرة من أجل تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تحت قيادة رئيس المجلس والأمانة العامة، أكد أن تلك الأعمال عززت التطور المستدام للطيران.

١٠٣- رحبت مندوبة الولايات المتحدة بورقة العمل WP/189 وشكرت مقدميها على تناول الدور الهام للطيران كمحرك رئيسي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وداعم لأهداف التنمية المستدامة. وقالت إنها تتفق على أن لدى قطاع الطيران برنامج واضح ومتنوع للتصدي للأثار البيئية. وشجعت الدول كافة على الانضمام إلى الولايات المتحدة من أجل تنفيذ خطة كورسيا وغيرها من التدابير الأخرى القائمة على آليات السوق من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي. وأضافت أنها تتفق كذلك على أن الاتجاه نحو الحمائية أو التشطي في هذا القطاع قد يقوض الفوائد الكبيرة للطيران، وحثت جميع الدول على مواصلة العمل مع الإيكاو لإيجاد حلول عالمية والدفع قدماً بالنقد المحرز في مجال الطيران.

١٠٤- أعرب مندوب مصر عن دعمه لورقة العمل WP/45 وقال إنه يستنتج من الفقرة ٢-١-٢ أن خطة كورسيا هي أول تدبير من التدابير القائمة على آليات السوق للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع صناعي كبير على الصعيد العالمي. وأكد أن خطة كورسيا ينبغي أن تكون هي التدبير الوحيد القائم على آليات السوق بالنسبة للطيران. وفي معرض إشارته إلى الفقرة ٢-١-٧ حياً التقدم الهائل المحرز خلال الفترة الثلاثية الماضية بخصوص تقديم تقارير الاستعراض الوطني الطوعي (VNR) التي تتناول الطيران كأداة تمكين في مجال التنمية المستدامة، وأفاد أن بلده واحد من ٩٨ دولة عضواً في الأمم المتحدة تعاملت مع القطاع على هذا النحو في تقاريرها السنوية عن الاستعراضات الوطنية الطوعية (VNRs).

١٠٥- وإذ أعرب عن ترحيبه بورقة العمل WP/189، اقترح تعديل الفقرة الفرعية (ج) من الإجراءات وحذف العبارة "واستيعاب ذلك بشكل استباقي في السياسة العامة" لأن السياسة العامة تندرج ضمن أولويات كل دولة وتستند إلى مبادئ عامة من قبيل المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة والظروف والقدرات الخاصة بكل بلد.

١٠٦- أشار الرئيس، اختصاراً للمناقشة، بأن اللجنة التنفيذية أحاطت علماً بورقة العمل WP/45، المقّمة من المجلس والتي تضمنت لمحة عامة عن الجهود الرئيسية التي بذلتها الإيكاو دعماً لأهداف التنمية المستدامة (SDGs) للأمم المتحدة، فضلاً عن إبراز الطيران بشكل متزايد في عمليات "الاستعراض الوطني الطوعي" للإبلاغ عن التقدم المحرز في بلوغ أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة. ورحبت اللجنة التنفيذية بصفة خاصة بربط أهداف الإيكاو بأهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة؛ وبناتج منتدى الإيكاو العالمي للطيران (IWAF) الذي يقام كل سنة، وبأنشطة التوعية التي تقوم بها مبادرة "إقامة الشراكات في مجال الطيران من أجل التنمية المستدامة"، ورحبت اللجنة التنفيذية بوضع إرشادات للدول الأعضاء لإرساء إطار عام لخطط الطيران الوطنية، وبوضع إطار للشراكة يرمي إلى تعزيز إدارة الشراكات دعماً لأهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة. وأشادت بعمل الإيكاو على صعيد الابتكار.

١٠٧- وأعربت اللجنة التنفيذية عن تقديرها لعمل الإيكاو في رصد أهداف خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ للتنمية المستدامة، باعتبارها مراقباً رسمياً في فريق الخبراء المشترك بين الوكالات المعني بمؤشرات أهداف التنمية المستدامة، وبوصفها الوكالة الراحية فيما يخص مؤشر هدف التنمية المستدامة رقم ٩-١-٢، "عدد الركاب وحجم البضائع حسب وسيلة النقل".

١٠٨- وأيدت اللجنة التنفيذية قرار الجمعية العمومية المنقح المقترح بشأن مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ المنصوص عليها في المرفق (أ) بورقة العمل WP/45، والذي دعا الجمعية العمومية إلى تشجيع الدول الأعضاء على إدراج الطيران، كعنصر فاعل في تحقيق التنمية المستدامة، ضمن تقارير الاستعراض الوطني الطوعي التي تقدمها إلى المنتدى السياسي الرفيع المستوى للأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة (HLPF)؛ وشجعت الدول على تضمين خططها الوطنية للطيران إشارات واضحة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بهدف إبراز مساهمة الطيران في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وفي اقتصادها الوطني وأوصت الجلسة العامة باعتماده. وعلاوة على ذلك، شجعت اللجنة التنفيذية الإيكاو على تعزيز أنشطة التوعية والتعاون مع الجهات المعنية والمنظمات الدولية لتسليط المزيد من الضوء على الطيران وأهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة. ولاحظت أن الأنشطة المبينة في ورقة العمل WP/45 سيتم الاضطلاع بها رهناً بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي لعام ٢٠٢٠ و٢٠٢٢ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.

١٠٩- وعلاوة على ذلك، أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بورقة العمل WP/189 وأعربت عن تقديرها للإجراءات التي اقترحتها مقدموها، ألا وهي الإجراءات التالية:

(أ) الإحاطة علماً بتقرير فريق العمل المعني بالنقل الجوي، "الطيران: فوائد ما وراء الحدود ٢٠١٨" والذي يستكشف الدور الذي لعبه الطيران في المجتمع العالمي وكيف دعم النقل الجوي إطار الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

(ب) الطلب من المجلس أن يحث الدول الأعضاء على الاستفادة من البيانات أينما وحيثما أمكن لتسليط الضوء على مساهمات الطيران في أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة؛

ج) دعوة الدول الأعضاء إلى الاعتراف بالمنافع العالمية والإقليمية والوطنية للطيران وأن تتبنى ذلك بشكل استباقي في السياسات التي تشجع على مواصلة المزيد من تطوير الطيران كمحرك للمنافع الاقتصادية والاجتماعية.

البند ٢٢ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية

١١٠- قدمت رئيسة قسم الشراكات وتعبئة الموارد (C/PRM) ورقة العمل WP/50، التي قدم فيها المجلس تقريراً عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو لتعبئة الموارد الطوعية خلال الفترة الثلاثية وتضمنت تفاصيل بشأن وضع صناديق الإيكاو الطوعية الثمانية التي تدعم تنفيذ مشاريع وبرامج المساعدة الفنية المحددة للدول دعماً لنقل جوي يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة والاستدامة البيئية والجدوى الاقتصادية. وعرضت اقتراحاً بتتقيح القرار ٣٩-٢٦ الذي حدّد الأهداف فيما يخص بناء القدرات اللازمة لتعبئة الموارد والتي ترمي إلى تحقيق التبرعات الكافية والأكثر قابلية للتنبؤ بها والمستدامة وذلك لبلوغ رسالة المنظمة من خلال توسيع نطاق قاعدة الجهات المانحة وتيسير توحيد الموارد المتاحة والمتوقعة في إطار خطة عمل متكاملة للمنظمة.

١١١- وفي سياق تسليط الضوء على أن الإيكاو قد حشدت ٣٢,٤ مليون دولار كندي في شكل موارد طوعية خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨، شددت رئيسة قسم الشراكات وتعبئة الموارد (C/PRM) على أن الإيكاو تقدّر دعم المانحين المتواصل لمهمة الإيكاو وأهدافها الاستراتيجية في الترويج لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وأكدت أيضاً أن تلك المساهمات الطوعية التي لم تخصص لاستخدام محدد وفرت للإيكاو مزيداً من المرونة لتحديد أولويات الاحتياجات التمويلية للأنشطة في برنامج عمل الإيكاو غير الممولة أو الممولة على نحو غير كافٍ. وأشارت رئيسة قسم الشراكات وتعبئة الموارد إلى أن الأنشطة المشار إليها في الوثيقة سيتم الاضطلاع بها رهنا بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.

١١٢- في غياب أي تعليقات، أشار رئيس اللجنة التنفيذية أن اللجنة أحاطت علماً بالوثيقة WP/50 التي قدمتها الإيكاو. وأحاطت علماً بالزيادة البالغ قدرها ١٢٣ في المائة في الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨ مقارنة بالفترة ٢٠١٣-٢٠١٥ المتلقاة في صناديق الإيكاو الطوعية بشكل تراكمي. ونوّهت اللجنة مع الامتتان بالولايات المتحدة والصين وكندا باعتبارها الدول الثلاث التي تتصدّر الجهات المانحة للإيكاو. كما أشادت بالدول الـ١٣٣ التي دعمت الإيكاو من خلال إتاحتها موظفين على نفقتها، ويشمل ذلك المعارين لأجل قصير أو طويل و/أو تنظيم المؤتمرات والفعاليات ومؤتمرات القمة والاجتماعات وحلقات العمل.

١١٣- أعربت اللجنة التنفيذية عن تقديرها للمساهمة القيمة التي تقدمها الدول الأعضاء التي تستضيف على أراضيها أجهزة الإيكاو بين مقر ومكاتب إقليمية، وهي تحديداً كندا والمكسيك وبيرو وفرنسا ومصر والسنغال وكينيا وتايلندا والمكتب الإقليمي الفرعي في الصين.

١١٤- ونوّهت اللجنة بمختلف الصناديق وأبدت اهتمامها بها وبالغرض منها، وكذلك بالتفاصيل عن مساهمات كلّ صندوق من الصناديق الطوعية ونفقاتها، مشيدةً بالأدوات والإجراءات التي وُضعت لزيادة تعزيز تعبئة الموارد الطوعية.

١١٥- واستصوبت اللجنة الحاجة إلى تنويع نطاق المانحين، ورحبت بفرصة المشاركة الاستراتيجية مع المؤسسات المالية لدعم قطاع الطيران. وتخضع هذه الأنشطة للموارد المتاحة في الميزانية البرنامجية العادية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو للمساهمات من خارج الميزانية. وبناءً على ذلك، أيدت اللجنة القرار المحدث ٣٩-٢٣ المدرج في المرفق بورقة العمل WP/50.

١١٦- أعربت اللجنة التنفيذية عن تقديرها لمبادرات وإنجازات الأمانة العامة في تعبئة الموارد الطوعية. وفضلاً عن ذلك، رحبت اللجنة بما تبذله الأمانة من جهود للارتقاء بالمساءلة، والكفاءة في الإدارة، والشفافية، بما من شأنه أن يعزز مساعي الإيكاو لدى المانحين من أجل تعبئة الموارد.

١١٧- وفي ضوء المناقشة، وافقت اللجنة التنفيذية على أن توصي الجمعية العمومية باتخاذ الإجراء المقترح في الموجز التنفيذي الذي ورد في ورقة العمل WP/50، وبالقيام بما يلي:

- (أ) أن تُعرب عن تقديرها للتبرعات من الدول الأعضاء والجهات المانحة والجهات المعنية؛
- (ب) أن تحثّ الدول الأعضاء والمنظمات الدولية وأوساط الطيران والجهات المانحة والجهات المعنية والمؤسسات المالية على مواصلة المساهمة في صناديق الإيكاو الطوعية من أجل تحقيق رسالة الإيكاو في إطار دعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" واستكمال برامج عمل الإيكاو غير الممولة أو الممولة على نحو غير كافٍ من ميزانية البرنامج العادي للسنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢، ومساعدة الدول على تعزيز نُظم النقل الجوي لديها؛
- (ج) أن تعتمد القرار المنقّح للجمعية العمومية بشأن تعبئة الموارد والوارد في المرفق (د) بورقة العمل.

البند ١٨ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكاو

١١٨- نظرت اللجنة التنفيذية بعد ذلك في البند ١٨ من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقة عمل رئيسية واحدة مقدّمة من المجلس (WP/62) وورقات العمل ذات الصلة المقدّمة من الدول.

١١٩- عرض نائب مدير شعبة اللغات والمنشورات ورقة العمل WP/62 التي يقر فيها المجلس بأن تعدد اللغات مبدأً أساسياً من مبادئ تحقيق أهداف الإيكاو، وتتضمّن تقريراً عن تنفيذ السياسات والقرارات المعتمدة للنهوض بكفاءة وفعالية خدمات اللغات. وسلطت الورقة الضوء على أن الأمانة العامة استطاعت أن تواكب ارتفاع الطلب على خدمات الترجمة التحريرية والشفوية، بفضل اتخاذ تدابير على مدى الفترتين الثلاثيتين السابقتين، ومنها النظام الجديد لإدارة الخدمات اللغوية (LSMS) وتدريب صغار موظفي اللغات، وإعادة تنظيم خدمات الدعم، وزيادة تنويع القوى العاملة وتخصيص مزيد من الأموال، ضمن موارد الإيكاو، أو الوفورات التي تحققت داخل الشعبة.

١٢٠- دعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/62 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحيط علماً بأنشطة الإيكاو فيما يخص تعدد اللغات فيها؛
- (ب) أن تطلب إلى الأمانة العامة وضع استراتيجية شاملة لتعزيز تعدد اللغات بالمنظمة، وذلك لتوفير الخدمات اللغوية الجيدة في الوقت المناسب وبكفاءة مع تعزيز القدرات اللغوية في المقر والمكاتب الإقليمية؛
- (ج) أن تحثّ الدول الأعضاء على التعاون النشط مع الأمانة العامة للإيكاو من أجل تعزيز تعدد اللغات باعتباره جزءاً لا يتجزأ من برامج المنظمة وأنشطتها.

١٢١- قدم مندوب باراغواي ورقة العمل WP/451 "سياسة الإيكاو بشأن خدمات اللغات" المقدّمة من باراغواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) ومجموعة سلطات الطيران المدني للبلدان الناطقة بالبرتغالية

(CAACL). وقد ركزت ورقة العمل هذه على أهمية مفهوم تعدد اللغات لأنه يغطي جميع النشاطات التي تنفذها الإيكاو. وتتص أيضاً على أن توفير المطبوعات والوثائق بجميع اللغات الرسمية للمنظمة من الأمور الضرورية لأن حواجز اللغة قد تعرقل إمكانية الوصول إلى المعلومات واكتساب المعارف. وأنه من الأهمية بمكان النظر في رؤية الإيكاو ومهمتها وأهدافها الاستراتيجية وخططها العالمية التي تم تكريسها في العديد من قرارات الجمعية العمومية، وأن هذا الالتزام بتعدد اللغات ليس من المسؤوليات الحصرية للدول الأعضاء وحسب بل إنها من الأهداف الجوهرية للمنظمة حتى يكون لديها ما يلزم من أدوات لتلبية احتياجات الترجمة التحريرية والترجمة الفورية على نحو حيوي.

١٢٢- وتشدد الورقة على أن تعدد اللغات من المبادئ الأساسية التي تُفضي إلى تحقيق الأهداف ذات الصلة، ولطالما تم التركيز على سعي الإيكاو من خلال أهدافها، إلى ضمان سلامة وأمن الطيران والاستدامة الاقتصادية والبيئية لجميع الدول الأعضاء، ولم يتغير مفهوم تعدد اللغات منذ تأسيس المنظمة. وإن الإبقاء على الالتزام بتعدد اللغات من الأمور الضرورية من وجهتي النظر السياسية والعملية. وتعاملت المنظمة مع أطر تنظيمية لطيران المدني الدولي، لذا كان من الأهمية بمكان أن تعطي الأولوية لترجمة القواعد والتوصيات الدولية. وقُدّمت خدمات الترجمة الفورية باللغات الست في اجتماعات الجمعية العمومية والمجلس ولجنة الملاحة الجوية ومؤتمرات النقل الجوي والمؤتمرات الدبلوماسية والندوات. وأشارت ورقة العمل إلى أن الإيكاو قدمت خدمات الترجمة المحدودة حسب فئة الاجتماعات.

١٢٣- وشددت الورقة على أنه بالرغم من أنه تم الإقرار بأن تعدد اللغات من الركائز الأساسية، إلا أنه لا تترجم جميع المطبوعات التي تصدر على شبكة الإيكاو (ICAO NET). وجدير بالملاحظة أن بعض الوثائق الهامة التي تتناول الجوانب الفنية والتشغيلية وأوجه التخطيط لم تترجم بعد، وبالتالي لم يتم التقيد بأحكام الوثيقة (Doc 7231) - "القواعد التنظيمية لمطبوعات الإيكاو"، التي تنص على أن جميع الأدلة والكتب الدورية ينبغي تقديمها بلغات الإيكاو الرسمية (المادة السابعة - اللغات). وليس النظر في الجوانب المالية أقل أهمية. ومن المقلق أن ميزانية البرنامج العادي المقترحة للسنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢ خصصت للخدمات اللغوية نفس مستوى التمويل الذي كان منطبقاً في الفترتين الثلاثيتين المنصرمتين، مما قد يهدد تعدد اللغات ويقوّض من القدرة على تلبية تنامي الطلب على خدمات الترجمة. لا ينبغي أن يتعرّض مبدأ تعدد اللغات للقيود المفروضة على الميزانية، ومن الضروري أن تجد الإيكاو الآليات المناسبة لزيادة كفاءة وفعالية خدمات اللغات من أجل الوفاء بالاحتياجات الأساسية. وينبغي بصفة خاصة تقادي التأخير في توفير وثائق الإيكاو بجميع اللغات الرسمية للمنظمة.

١٢٤- نصت الورقة كذلك على أن لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) تعترف باللغة البرتغالية وتستخدمها في اجتماعاتها، وتذكّر بأن جماعة سلطات الطيران المدني للبلدان الناطقة بالبرتغالية أعربت عن قلقها في اجتماعاتها العديدة وكذا في الاجتماع الذي عقده مع رئيس المجلس والأمانة العامة في ٢٠١٥ إزاء المشاكل التي تواجهها جراء عدم إدراج اللغة البرتغالية ضمن اللغات الرسمية للإيكاو.

١٢٥- وشددت الورقة على ضرورة بذل كل الجهود الممكنة لتقييم أي خسائر محتملة في جودة الوثائق المترجمة، مع مراعاة الجوانب الفنية وطبيعة المواد التي تترجم وحاجة الدول الأعضاء إلى استيعاب هذه الوثائق التي تصدر عن الإيكاو. ونظراً لأن خدمات اللغات تشكل جزءاً لا يتجزأ من كل برنامج تنفذه الإيكاو، فإن هذه الخدمات أساسية لتحقيق جميع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة وللسعي إلى تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بطريقة سليمة في العالم. وتمثل خدمات اللغات أحد الشروط الرئيسية لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وكذا اتصالات الإيكاو مع دولها الأعضاء. ومن الضروري بمكان أن توفّر خدمات اللغات في جميع اللغات المعتمدة لدى الإيكاو بدون أن يكون هناك استثناء في الوسائل

المتعددة للتواصل أو لنشر المعلومات. ومما لا شك فيه أن توفير الخدمات المناسبة سيساهم مساهمة كبيرة في تحقيق أهداف الإيكاو وفي قيام المنظمة بدعم الإجراءات الخاصة بتقديم الترجمة الفورية والتحريرية إلى البلدان المتحدثة باللغة البرتغالية.

١٢٦- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/451 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تدعم مفهوم تعدد اللغات في جميع وثائق الإيكاو ومطبوعاتها وأعمالها؛
 (ب) أن تنظر في مخصصات الميزانية وفي الآليات التي من شأنها أن تعزز كفاءة الإيكاو لضمان توفير الخدمات الفعالة لكافة دولها الأعضاء؛
 (ج) أن تواصل بحزم تنفيذ ما نصت عليه قرارات الجمعية العمومية ٢٤-٢١، ٣٧-٢٥، ٣٩-٢٢ و ٣٩-٢٣ وتتابع النشاطات الآيلة إلى تنفيذ هذه القرارات؛
 (د) أن تقيم وتحلل الاعتبارات الأخرى التي تُعتبر ضرورية في هذا المجال.

١٢٧- عرض مندوب الاتحاد الروسي ورقة العمل WP/464 ("تعدد اللغات أحد مبادئ الإيكاو الرئيسية لكي تحقق أهدافها كوكالة متخصصة للأمم المتحدة")، وأبرزت الورقة أن تعدد اللغات يكتسي معنى خاصاً بالنسبة للأمم المتحدة وكذا للإيكاو، بوصفه عاملاً مهماً من عوامل التواصل المتناغم بين الشعوب. ويتيح تعدد اللغات، من خلال الدعوة للتسامح، مشاركة نشطة وفعالة في أعمال الإيكاو ويضطلع بدور جوهري لأنه يمكن الدول من القيام بأمر عديدة، من بينها تنفيذ أحكام المادة السابعة والثلاثين لاتفاقية شيكاغو التي تنص على ما يلي: "تتعهد كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والعاملين والطرق الجوية والخدمات الإضافية في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها". وأكدت الورقة أن استخدام لغة واحدة لا يسمح للمنظمة بأن تستفيد استفادة كاملة من أفضل الخبرات التي يتحلى بها العديد من الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني الدولي. وتتص ديباجة اتفاقية شيكاغو على ما يلي: "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، كما أن كل إساءة استعمال لها قد تشكل تهديداً للسلامة العامة".

١٢٨- وشددت الورقة أيضاً على أن الإيكاو، التي تضع القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) للأسرة الدولية وتساعد الدول والأقاليم في تنفيذها، لا يمكن أن تعمل بصورة تتسم بالكفاءة إن لم تعتمد على خدمات الترجمة الفورية والتحريرية التي يوفرها عدد كافٍ من المترجمين الفوريين والتحريريين على درجة عالية من التخصص، والمتبحرين في مجال الطيران ومصطلحاته والملتزمين تمام الالتزام بتحقيق أهداف ومقاصد المنظمة.

١٢٩- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/464 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تطلب إلى مجلس الإيكاو أن يضمن، على نحو متواصل، تنفيذ قرارات الجمعية العمومية للإيكاو المتعلقة بخدمات اللغات؛
 (ب) أن تكلف مجلس الإيكاو بإجراء المزيد من التحليل والتقييم للموارد البشرية اللازمة لضمان إعداد، في الوقت المناسب وفي جميع لغات عمل الإيكاو، ووثائق المنظمة المرتبطة بتنفيذ القواعد القياسية، وإعادة تقييم حجم العمل الذي يتم تنفيذه بالتعاقد مع الخارج لتحقيق هذه الأهداف، مع مراعاة في نفس الوقت أفضل الممارسات التي تتبعها وكالات الأمم المتحدة المتخصصة الأخرى؛
 (ج) أن تكلف مجلس الإيكاو بالمتابعة عن كثب لتنفيذ السياسات والقرارات التي اتخذت بهدف تعزيز كفاءة وفعالية خدمات اللغات مع الإقرار بأن تعدد اللغات يعتبر من المبادئ الجوهرية في تحقيق أهداف الإيكاو؛

- د) أن تطلب إلى الأمانة العامة مضاعفة جهودها لضمان أفضل مستوى من الجودة في خدمات الترجمة الفورية والتحريرية المقدّمة في جميع اللغات الرسمية الست؛
- هـ) أن تشجع الدول الأعضاء في الإيكاو أن تتعاون بنشاط مع الأمانة في الدفع بعجلة تطبيق مبدأ تعدد اللغات كجزء لا يتجزأ من البرامج المنفّذة ضمن أعمال المنظمة.

المناقشة

١٣٠- أعرب مندوب الاتحاد الروسي عن دعمه لورقة العمل WP/62 (المقدّمة من المجلس) وورقة العمل WP/451 (المقدّمة من باراغواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني في البلدان الناطقة باللغة البرتغالية).

١٣١- بعد أن أكد مندوب فرنسا أن تعدد اللغات مبدأ أساسي من مبادئ الأمم المتحدة، قال إن الجمعية العامة للأمم المتحدة، تستعرض وتعتمد كل سنتين قراراً بهذا الشأن، وآخر تلك القرارات الذي اعتمد في ١٦/٩/٢٠١٩. وبعد أن أفاد بأن تعدد اللغات يشكل أيضاً مبدأ من المبادئ الرئيسية للإيكاو، شدد على وجود صلة متينة بين تعدد اللغات والكفاءة والشفافية في المنظمة. وقال إن تعدد اللغات لا يكتسي فحسب أهمية بالنسبة لأعمال الإيكاو وإنما أيضاً لقطاع الطيران وأسرة الطيران الدولية ككل، لأنه يسهم في تعزيز سلامة الطيران وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، في جملة أمور. وأكد على ضرورة تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" بجميع اللغات الرسمية للمنظمة، وربط تعدد اللغات دائماً بتعددية الأطراف. وبعد أن أشار إلى أنه لا ينبغي التعامل مع تعدد اللغات فقط من منظور النفقات، وإنما كمصدر قوة كامنة لدى الإيكاو تستند إليها في التقريب بين الأمم والشعوب في العالم من خلال تطوير الطيران المدني الدولي، أبدى تأييده لورقة العمل WP/464 (المقدّمة من الاتحاد الروسي).

١٣٢- وبعد أن أكد ضرورة النهوض بتعدد اللغات بقدر أكبر من النشاط والطموح في الإيكاو، أعرب مندوب فرنسا عن تأييده لورقة العمل WP/62 (المقدّمة من المجلس) وعزم الأمانة العامة إعداد استراتيجية شاملة للدفع بتعدد اللغات في المنظمة كي تُعرض على المجلس بغرض اعتمادها. وقال إن استراتيجية من هذا القبيل ستمهد الطريق للإيكاو وتمكنها من حشد الموارد المطلوبة. وبعد أن أبدى دعمه لقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٥ "سياسات الإيكاو بشأن الخدمات اللغوية"، أفاد بأن تعدد اللغات وسيلة من وسائل ترسيخ التعددية في اللغات والثقافات وتعزيز التفاهم من خلال الحوار.

١٣٣- وفي ختام مداخلته، أبلغ مندوب فرنسا اللجنة التنفيذية بأن رئيس فرنسا السابق جاك شيراك (١٩٩٥-٢٠٠٧) وافته المنية في صباح ذلك اليوم ٢٦/٩/٢٠١٩.

١٣٤- وأعرب رئيس اللجنة التنفيذية، نيابة عنه وعن الجمعية العمومية، عن تعازيه الصادقة لوفد فرنسا وحكومتها وشعبها.

١٣٥- أبدى مندوب الصين دعمه لورقة العمل WP/62 (المقدّمة من المجلس) وأكد أن تعدد اللغات أساسي في تحقيق أهداف المنظمة. وإذ أعرب عن ارتياحه لروعة الخدمات اللغوية المقدّمة خلال السنوات الثلاث الماضية، شجع الأمانة العامة على بذل مزيد من الجهود لضمان جودة تلك الخدمات على النحو المنصوص عليه في ورقة العمل WP/464 (المقدّمة من الاتحاد الروسي) والتي يدعمها بشكل كامل.

١٣٦- في معرض إشارته إلى ورقة العمل WP/451 (المقدّمة من باراغواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني في البلدان الناطقة باللغة البرتغالية) والتي شارك بلده في رعايتها، شدد مندوب البرتغال مجدداً على أهمية تعدد اللغات في الإيكاو، على اعتبار الطبيعة المعقدة لمنظومة الطيران الدولي، ولا سيما مدى خصوصية وتقنية اللوائح التنظيمية للطيران. وأفاد بأن تعدد اللغات يبسر فهم القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو،

والأدلة المرتبطة بها وغير ذلك من المواد الإرشادية، وهو أمر أساسي في تنفيذها بفعالية، وكذا تنفيذ الخطط العالمية للإيكو. وقال إن تعدد اللغات يعد ركيزة أساسية لتنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تنفيذاً فعالاً. وأضاف أنه يتطلع إلى اعتراف الجمعية العمومية بضرورة إدراج اللغة البرتغالية ضمن لغات عمل الإيكو.

١٣٧- أعرب مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) عن دعمه لورقة العمل WP/451 وكذا ورقة العمل WP/464 (المقدمة من الاتحاد الروسي). وإذ أكد أهمية تعميم منشورات ووثائق الإيكو، على نحو فعال، بجميع اللغات الرسمية للإيكو، ذكر بالالتزامات المنصوص عليها بخصوص تعدد اللغات والخدمات اللغوية في قرارات الجمعية العمومية ٢٤-٢١ و ٣٧-٢٥ و ٣٩-٢٢ و ٣٩-٢٣. وشدد على ضرورة اتخاذ تدابير لزيادة تعزيز تلك الخدمات في الإيكو، بالنظر إلى تأثيرها المباشر على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية في الدول والأقاليم وبالتالي على نجاح مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٣٨- وإدراكاً لأهمية تعدد اللغات كعامل أساسي لتعددية الأطراف، أيدت مندوبة كوبا التعليقات التي أدلى بها مندوب فرنسا في هذا الصدد. ورحبت بكرم البرازيل في توفير خدمات الترجمة الشفوية البرتغالية للجلسات العامة للجمعية العمومية، وأعربت عن دعمها لورقات العمل WP/62 (المجلس) و WP/451 (باراغواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني في البلدان الناطقة باللغة البرتغالية) و WP/464 (الاتحاد الروسي). وأشارت مندوبة كوبا إلى أن كوبا كانت دولة عضواً في المجلس في الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٩، وأشارت إلى أن القيود المالية وعدم وجود زيادة في الاشتراكات المقررة للدول قد أثرت بشكل مباشر على تعدد اللغات في الإيكو. واتفقت مع الجهات الراعية لوثيقة WP/451 في الرأي على أنه لا ينبغي أن يكون هناك تأخير طويل في توافر وثائق الإيكو بجميع اللغات الرسمية للمنظمة، وأشارت إلى أن المواد الإرشادية في تجربتها لم تُنشر في نفس الوقت بجميع اللغات الست. وبينما كانت على علم بجهود الأمانة العامة لضمان عدم تأثير ذلك سلبياً على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أكدت مندوبة كوبا أن المواد الإرشادية مهمة للغاية لضمان تنفيذها الفعال من قبل الدول. ومع ذلك، لم تُمنح المواد الإرشادية، للأسف، نفس الأولوية في ميزانية البرنامج العادي للمنظمة مثل مطبوعات ووثائق الإيكو الأخرى. وشددت على أن التأخير في توافر المواد الإرشادية بجميع اللغات الرسمية للإيكو أدى إلى حالات تأخير في تنفيذ الدول للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، الأمر الذي انعكس بدوره على نتائج عمليات تدقيق في الدول في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP) و"البرنامج العالمي لتدقيق الأمن" (USAP). ولذلك اقترحت مندوبة كوبا النظر في تضمين ميزانيات الفترات الثلاثية المقبلة اعتمادات محددة لترجمة المواد الإرشادية إلى جميع اللغات الرسمية للمنظمة.

١٣٩- وأشار مندوب نيكاراغوا إلى المناقشة السابقة التي أجرتها اللجنة التنفيذية بشأن أهمية مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" الخاصة بالإيكو لضمان قدرة جميع الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكو بشكل فعال، وأكد أن تعدد اللغات عامل أساسي في تحقيق هذا الهدف. وشدد على أنه من الأهمية بمكان أن تتاح للدول إمكانية الحصول على مطبوعات ووثائق الإيكو بجميع اللغات الرسمية للمنظمة لتمكينها من الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكو كما التزمت بالقيام بذلك عندما أصبحت أطرافاً في اتفاقية شيكاغو. لذلك اتفق مندوب نيكاراغوا مع مندوب فرنسا وآخرين على أن تعدد اللغات، ولا سيما ترجمة مطبوعات ووثائق الإيكو، لا ينبغي أن يُنظر إليها على أنها نفقات فحسب، بل أيضاً كعامل قوة. ومن ثم فقد أيد بقوة ورقة العمل WPs/451 (باراغواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني للبلدان الناطقة بالبرتغالية) وورقة العمل WP/464 (الاتحاد الروسي).

١٤٠- وأكد مندوب شيلي أن تعدد اللغات قد سمح بإقامة الاتصالات الفعالة بين الإيكو والدول الأعضاء فيها، ولا سيما فيما يتعلق بمسائل الطيران الفنية، ووافق مندوب شيلي على الرأي القائل بأنه لا ينبغي اعتباره تكلفة فحسب، بل كاستثمار أيضاً. وأيد وقرارات العمل الثلاث التي قُدمت.

١٤١- وأشار مندوب بيرو إلى أن ورقة العمل WP/451 (باراغواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني للبلدان الناطقة بالبرتغالية) قد أبرزت مسألتين هامتين: الحاجة إلى إصدار مطبوعات ذات طابع عالمي مثل الأدلة والكتب الدورية باللغات الرسمية الست للمنظمة؛ وضرورة إتاحة الفرصة للبلدان الناطقة بالبرتغالية لاستخدام اللغة البرتغالية كلغة رسمية للإيكاو. وأعرب عن دعمه القوي لتلك الورقة، وكذلك لورقة العمل WP/62 (المجلس) WP/464 (الاتحاد الروسي).

١٤٢- وفي معرض الإعراب عن دعمه القوي لورقة العمل WP/62، أكد مندوب كندا أن تعدد اللغات ساهم في تحقيق أهداف الإيكاو، وكذلك في نجاح تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وشدد على أن تعدد اللغات ضروري لتمكين جميع الدول من المشاركة في أعمال الإيكاو ولضمان الاستفادة الكاملة من جميع أشكال الخبرة المتاحة. وأكد مندوب كندا أن عقد المناقشات الفنية المتعلقة بالطيران باللغات الرسمية للمنظمة يضمن مراعاة أهداف الإيكاو على النحو الواجب، سواء في مجالات السلامة الجوية أو الأمن أو البيئة. وأشار، في هذا السياق، إلى نجاح برنامج ACT-CORSIA. وشدد مندوب كندا على أن ضمان الحصول على جميع الوثائق الفنية الصادرة عن الإيكاو باللغات الرسمية الست للمنظمة يجب أن يظل شاغلاً رئيسياً من أجل إتاحة قدر أكبر من التنسيق في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية في جميع أنحاء العالم، والذي يعزز بدوره السلامة الجوية، وهو الهدف الأساسي للإيكاو.

١٤٣- وأيد مندوبو كابو فيردي وكوستاريكا والسنغال والمكسيك وأسبانيا وأوروغواي وكولومبيا والأرجنتين والجزائر وموناكو وموزمبيق وبنغلاديش وبنابوا غينيا الجديدة وجامايكا وغينيا الاستوائية ولبنان ومصر وهندوراس وتيمور ليشتي ورقة العمل WP/62 (المجلس)، وكذلك WP/451 (باراغواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني للبلدان الناطقة بالبرتغالية) و WP/464 (الاتحاد الروسي) للأسباب التي ذكرها المتحدثون السابقون. وفي هذا الإطار، أكد مندوب كابو فيردي أن تعدد اللغات يعمل على توحيد أمم وشعوب العالم على النحو المطلوب في ديباجة اتفاقية شيكاغو لأنه يمكن من تحقيق التعددية، مع تعزيز وحماية تنوع اللغات والثقافات على مستوى العالم.

١٤٤- وأعرب مندوب كوستاريكا عن دعمه لمداخلتي وفدي فرنسا ونيكاراغوا.

١٤٥- وشدد مندوب السنغال على أن تعدد اللغات، وهو مبدأ أساسي من مبادئ الإيكاو، يتيح المساواة في فرص حصول جميع الدول على معلومات الطيران الحاسمة لدى المنظمة، مما يمكنها بالتالي من الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية في الوقت المناسب.

١٤٦- وسلط مندوب المكسيك الضوء على ضرورة مراعاة محتويات ورقة العمل WP/62 (المجلس) في تقرير اللجنة التنفيذية إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٨ من جدول الأعمال، جنباً إلى جنب مع التعليقات التي أدلى بها المندوبون بشأنها. واقترح أن يشير التقرير أيضاً إلى أنه ينبغي ألا ينصب تركيز مناقشات الميزانيات المقبلة على تقليص خدمات اللغات، وهو الاتجاه السائد في الفترات الثلاثية السابقة، ولكن على تحقيق توازن أفضل من أجل استخدام الموارد المخصصة لذلك بدرجة أكبر من الكفاءة. وأكد مندوب المكسيك أن خدمات اللغات مهمة للغاية لضمان تكوين فهم مشترك للمناقشات التي جرت في مختلف هيئات الإيكاو وللقواعد والتوصيات الدولية وسياسات وخطط وبرامج المنظمة.

١٤٧- ووافق مندوب أسبانيا على أنه لا ينبغي النظر إلى خدمات اللغات على أنها بند لخفض التكاليف في مناقشات الميزانيات المقبلة، وأكد أنه على الرغم من أن الميزانية المقترحة للفترة من ٢٠٢٠-٢٠٢٢ تتضمن نفس المستوى من خدمات اللغات كما هو الحال في الفترة الثلاثية الحالية، إلا أن هناك دائماً خطر انخفاض مخصصات الميزانية لخدمات اللغات في

المستقبل. وكرر أهمية قيام الأمانة العامة بوضع استراتيجية شاملة لتعزيز تعدد اللغات في المنظمة، بهدف تقديم خدمات لغوية عالية الجودة في الوقت المناسب وبطريقة فعالة كما هو مقترح في ورقة العمل WP/62.

١٤٨- وأكد مندوب أوروغواي والأرجنتين أن تعدد اللغات يمثل قيمة أساسية في منظومة الأمم المتحدة، ولا سيما الإيكاو، ويشكل عاملاً أساسياً لتمكين التعددية. وأيد مندوب موناكو و جامايكا و غينيا الاستوائية مداخلة مندوب فرنسا، لا سيما فيما يتعلق بوضع استراتيجية شاملة لتعزيز تعدد اللغات في الإيكاو. وشدد مندوب غينيا الاستوائية على الحاجة إلى تعزيز القدرات اللغوية في المكاتب الإقليمية لأنها تعمل كحلقة وصل مباشرة بين الدول في أقاليمها ومقر الإيكاو.

١٤٩- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/451 (باراغواي) بدعم من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني للبلدان الناطقة بالبرتغالية)، أكد مندوب موزمبيق على أهمية توافر مطبوعات ووثائق متعددة اللغات للإيكاو في الوقت المناسب بشأن سلامة وأمن الطيران للبلدان الناطقة بالبرتغالية التي تشهد مطاراتها نمواً في الحركة الجوية. وأيد مداخلات المتحدثين السابقين، ولا سيما التعليقات التي أدلى بها مندوب البرتغال بشأن تعدد اللغات واعتراف الجمعية العمومية بضرورة إدراج اللغة البرتغالية ضمن لغات عمل الإيكاو.

١٥٠- ولدى التأكيد على أن اللغة البرتغالية هي اللغة السادسة في العالم من حيث عدد المتحدثين، أعرب مندوب بنغلاديش عن دعمه لإدراجها بين لغات العمل في المنظمة. وأكد أن نشر مطبوعات ووثائق الإيكاو باللغة البرتغالية سيساعد على تعزيز سلامة وأمن الطيران.

١٥١- واغتتم مندوب مصر هذه الفرصة للإعراب عن عميق امتنانه للإيكاو نظراً للخدمات اللغوية التي قدمها المترجمون الفوريون والمترجمون التحريريون الذين يعملون وراء الكواليس لمساعدة المندوبين في التغلب على حواجز اللغة، والتي شكّلت إحدى العقبات الرئيسية أمام التواصل الفعال والتقارب بين دول وشعوب العالم.

١٥٢- أشار نائب المدير لشؤون اللغات والمطبوعات إلى أن معظم النقاط التي أثارها المندوبون وردت في ورقة العمل WP/62 التي قدمها المجلس. وفيما يتعلق بورقة العمل WP/451 (باراغواي) بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني للبلدان الناطقة بالبرتغالية)، أكد أن الإيكاو ملتزمة بالمساواة وجودة الخدمات بجميع لغات العمل الست، لإعطاء جميع الدول الأعضاء فرصة عادلة ومنتسوية للاطلاع على الوثائق التي تعدها الإيكاو والمشاركة بشكل هادف في اجتماعات المنظمة. ومع الإقرار بالطلب المقدم في الورقة ومن قبل عدة دول خلال المناقشة بإضافة اللغة البرتغالية كلغة عمل للقيام بأعمال الإيكاو وتواصلها مع البلدان الناطقة بالبرتغالية، سلط نائب المدير لشؤون اللغات والمطبوعات الضوء على صعوبة معالجته في سياق القيود المالية. وشدد على الجهود المستمرة لتحسين الموارد البشرية والمادية والمالية، وأكد أنه يمكن استكشاف آليات تعاون أخرى لتمويل ترجمة مطبوعات الإيكاو وتوفير الترجمة الفورية في اجتماعات الإيكاو على أساس استرداد التكاليف. وشدد نائب المدير لشؤون اللغات والمطبوعات على الترحيب بالمساهمات الطوعية من الدول الأعضاء في شكل إعارة متخصصين في اللغات وتمويل المشاريع الخاصة.

١٥٣- وأكدت الأمانة العامة من جديد أن تعدد اللغات مبدأ أساسي لتحقيق أهداف الإيكاو وأحد الأولويات الرئيسية. وأكدت أن الأمانة العامة نفذت بالكامل مبدأ تعدد اللغات وستواصل تعزيز تنفيذه في جميع أنحاء المنظمة. وشددت الأمانة العامة على أن تحديث الإجراءات الإدارية في الأمانة العامة واستخدام التكنولوجيات المبتكرة قد أدى إلى رفع مستوى إدارة وكفاءة وفعالية خدمات اللغات، مما مكّن الأمانة العامة بالتالي من تقديم خدمات لغوية أفضل بموارد أقل خلال الفترة الثلاثية الحالية. وأثنت على المساهمات التي قدمها موظفو فرع اللغات والمطبوعات في هذا المسعى، وأكدت لجنة التنفيذية أن الأمانة العامة ملتزمة بتقديم خدمات عالية الجودة للدول الأعضاء في الإيكاو بجميع لغات العمل.

١٥٤- ولدى تلخيص المناقشة، أوضح الرئيس أن اللجنة التنفيذية قد أحاطت علماً بورقة العمل WP/62 (المجلس) وكذلك بورقة العمل WP/451 (باراغواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ومجموعة سلطات الطيران المدني للبلدان الناطقة بالبرتغالية) وورقة العمل WP/464 (الاتحاد الروسي). وأكدت اللجنة أن تعدد اللغات أحد المبادئ الأساسية لتحقيق أهداف الإيكاو وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٥. وتشكل خدمات اللغات جزءاً لا يتجزأ من أي برنامج من برامج الإيكاو، وهي أساسية لتحقيق جميع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة ولتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. علاوة على ذلك، فإن خدمات اللغات من المتطلبات الأساسية لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ولتواصل الإيكاو مع الدول الأعضاء.

١٥٥- كما أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأن الأمانة العامة للإيكاو قد أيدت بالكامل تعدد اللغات كهدف رئيسي للمنظمة، وأن عدداً من المبادرات قد نُفذ من أجل تحسين الكفاءة في تقديم خدمات اللغات. وتشمل المبادرات الجديدة المتوقعة في الفترة الثلاثية القادمة وضع استراتيجية شاملة لتعزيز تعدد اللغات في المنظمة بهدف تقديم خدمات لغوية جيدة وفي الوقت المناسب وبطريقة فعالة مع تعزيز القدرات اللغوية في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية. وستشجع الاستراتيجية أيضاً استخدام التكنولوجيات المبتكرة وأفضل الممارسات المعمول بها في الأمم المتحدة لتنظيم عبء العمل والاستمرار في تحسين الجودة والكفاءة.

١٥٦- وأشارت اللجنة التنفيذية إلى أنه، لضمان تعدد اللغات، يوفر مشروع الميزانية المقترحة الاعتمادات اللازمة لتوفير نفس المستوى من الخدمات اللغوية كما هو الحال في الفترة الثلاثية الحالية، شريطة الالتزام بالطاقة الاستيعابية المقررة، وأن يتواصل في ٢٠٢٠-٢٠٢٢ تطبيق تدابير الكفاءة التي أقرها المجلس خلال دورته ٢٠٨ بالنسبة للميزانية الحالية (موجز القرارات C-DEC 208/5، مايو ٢٠١٦). ومع ذلك، أشارت بعض الدول إلى أنه لا ينبغي أن ينصب التركيز في مناقشات الميزانية في المستقبل على تقليص الخدمات اللغوية، بل على تحقيق توازن أفضل يكفل استخداماً أكثر كفاءة للموارد المخصصة للخدمات اللغوية.

١٥٧- وعلى ضوء المناقشات، توصي اللجنة التنفيذية بأن تقوم الجمعية العمومية، إقراراً منها بتعدد اللغات كأحد المبادئ الأساسية لبلوغ أهداف الإيكاو، بما يلي:

- (أ) تطلب من المجلس أن يرصد عن كثب تنفيذ السياسات والقرارات التي اتخذتها لتعزيز الكفاءة والفعالية في أمور خدمات اللغات؛
- (ب) تطلب من الأمانة العامة أن تضع استراتيجية شاملة للارتقاء بتعدد اللغات في المنظمة، من أجل توفير خدمات لغوية جيدة في الوقت المناسب وكفاءة، مع تعزيز القدرات اللغوية في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية على السواء؛
- (ج) تحث الدول الأعضاء على التعاون تعاوناً نشطاً مع الأمانة العامة للإيكاو من أجل تعزيز تعدد اللغات بوصفه جزءاً لا يتجزأ من برامج المنظمة وأنشطتها.

١٥٨- رُفعت الجلسة في الساعة ١٢،٠٠.

محضر الجلسة الثالثة

(الخميس، ٢٦/٩/٢٠١٩، الساعة ١٤,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

الأولويات الاستراتيجية لفترة السنوات الثلاث القادمة

— نتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2)
— ورقة قدمتها الولايات المتحدة

الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)

- تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)
- ورقة قدمتها البرازيل والأرجنتين، مع تقرير لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)
- ورقة قدمتها الصين
- ورقة قدمتها فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي (EU) ودوله الأعضاء ودول أخرى أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
- ورقة قدمها الاتحاد الروسي
- ورقة قدمتها جمهورية فنزويلا البوليفارية
- ورقة قدمتها الجمهورية الدومينيكية
- ورقة قدمتها لجنة الطيران المشتركة بين الدول (IAC)

السياسة التنظيمية

- ورقة قدمتها كندا نيابة عن استراليا وجامايكا واليابان ونيوزيلندا وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة ورابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)
- والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)
- ورقة قدمتها قطر
- ورقة قدمها المجلس الدولي للمطارات (ACI)
- ورقة قدمتها الهند
- ورقة قدمتها جمهورية إيران الإسلامية

الأمن الإلكتروني

استراتيجية الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني وقرارات الجمعية العمومية المعروضة من أجل اعتمادها

- استراتيجية الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني
- ورقة قدمتها الإمارات العربية المتحدة
- ورقة قدمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)

هيكل الإدارة والتنفيذ والإرشاد والتحديثات الأخرى بشأن الجمعية العمومية

- ورقة قدمتها فرنسا
- ورقة قدمتها الولايات المتحدة
- ورقة قدمها المجلس الدولي للمطارات (ACI)
- ورقة قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)
- ورقة قدمها مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)
- ورقة قدمتها جمهورية فنزويلا البوليفارية
- ورقة معلومات قدمتها جمهورية فنزويلا البوليفارية
- ورقة معلومات قدمتها قطر

التآزر والتعاون

- ورقة قدمتها أستراليا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة
- ورقة قدمتها الإمارات العربية المتحدة
- ورقة قدمتها جنوب أفريقيا

٢- أي أعمال أخرى

ملخص المناقشات

البند ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

- ١- بدأت اللجنة التنفيذية النظر في البند ١٢ من جدول الأعمال. وركزت المناقشة على المسائل الخاصة بالأولويات الاستراتيجية لفترة السنوات الثلاث المقبلة، ألا وهي "الخطة العالمية لأمن الطيران" والسياسة التنظيمية والأمن الإلكتروني والتآزر والتعاون، والموثقة في ثلاث ورقات عمل رئيسية قدمها المجلس، وهي ورقة العمل رقم WP/26 [نتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2)]، وورقة العمل رقم WP/25 [تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (CASeP)]، وورقة العمل رقم WP/28 ("استراتيجية الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني")، والورقات المرتبطة بها التي قدمتها الدول والمنظمات الدولية.

الأولويات الاستراتيجية لفترة السنوات الثلاث القادمة

٢- قدم مدير إدارة النقل الجوي (D/ADB) ورقة العمل رقم WP/26، قدم فيها المجلس تقريراً عن الإجراءات - تلك المكملة أو التي هي قيد التنفيذ -الناجمة عن توصيات "المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران" (HLCAS/2) الذي انعقد بمقر الإيكاو في مونتريال يومي ٢٩ و ٣٠/١١/٢٠١٨. وإذ شدد على الإحدى والعشرين (٢١) توصية الصادرة عن المؤتمر، التي أقرها المجلس والجاري تنفيذها، فقد أشار إلى أن المرفق بالورقة يقدم تحديناً بشأن تلك الأمور حتى يوليو ٢٠١٩. وأشار مدير إدارة النقل الجوي إلى أن عدم تحديد جدول زمني لتوصية معينة يعني أن التوصية الواردة في المرفق يُضطلع بها في إطار الأعمال الجارية للإيكاو. ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/26 أن تحيط علماً بنتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران وإقرار الإجراءات الحالية والمقبلة لتنفيذ التوصيات الصادرة عن المؤتمر حسبما وردت في المرفق بالورقة.

٣- قدم مندوب الولايات المتحدة ورقة العمل WP/286 [مواصلة تنفيذ قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦)]، والذي أقرّ بالتقدم المحرز في مجال أمن الطيران العالمي منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية واعتماد القرار ٢٣٠٩ الصادر عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ولكنه اقترح أن تضع الجمعية العمومية الحالية جدول أعمال أكثر طموحاً لأمن الطيران لفترة السنوات الثلاث المقبلة للتصدي للتحديات الناشئة والمتغيرة التي يواجهها الطيران المدني الدولي تصدياً فعالاً. وعلى وجه الخصوص، فبينما حُدد خلال فترة السنوات الثلاث الماضية إطار العمل الخاص بتعزيز نظام أمن طيران عالمي أقوى من خلال تطوير الخطة العالمية لأمن الطيران والأدوات ذات الصلة، يجب التركيز الآن على الإجراءات الملموسة والتنفيذ الفعال لبرامج أمن الطيران والتدابير المضادة والرصد والتحسين المستمر.

٤- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/286 إلى القيام بما يلي:

- أ) الاعتراف بالتقدم المحرز في تنفيذ قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦) ؛
- ب) حتّ المجلس على مواصلة العمل بشأن كيفية تحسين توفير الموارد وإضفاء الأولوية لحفاظة أمن الطيران في المنظمة بما في ذلك إجراء دراسة جدوى تنتظر في التشكيل المحتمل لمكتب أمن الطيران والتسهيلات على النحو الذي دعت إليه استنتاجات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن أمن الطيران؛
- ج) توجيه الهيئات المناسبة (مثل فريق خبراء أمن الطيران) للاضطلاع ببرامج عمل تركز على مبادئ قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩، بما في ذلك إدارة المخاطر (وتشمل إرشادات بشأن السياسة القائمة على المخاطر واتخاذ القرارات المتعلقة بالتشغيل) والتكنولوجيا والتقنيات المبتكرة ومراقبة الجودة والرقابة؛
- د) توجيه الهيئات المناسبة (مثل فريق خبراء أمن الطيران) لدراسة العملية التي يتم من خلالها وضع واعتماد قواعد الأمن التابعة للأمم المتحدة القياسية وأدوات الدعم، بما في ذلك كيفية فحص السياسة بدقة وتبيان نتائج الأمن المنشودة بوضوح وتقييم التأثيرات.

٥- وأكد مندوب الولايات المتحدة أن جميع الإجراءات المذكورة أعلاه كانت ضمن نطاق قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩، فضلاً عن ولاية الإيكاو. وعلاوة على ذلك فقد اشتملت جميعها على برامج عمل كانت منظمة الطيران المدني الدولي قد أقرت بالفعل بأنها برامج مفيدة لدولها الأعضاء. وشدد على أن الإجراءات المقترحة ركزت على تطور الإيكاو نحو كونها منظمة تتسم بمزيد من المرونة والسرعة والتركيز على النتائج والتي يمكن أن تزود الدول بأكثر من مجرد خرائط طريق وخطط وإعلانات أمن الطيران، حيث إن الوقت قد أزف لأن تحسّن منظمة الإيكاو إدارتها المعنية بتنفيذ برامجها الأساسية الخاصة

بأمن الطيران. ولقد كان من الضروري بالنسبة للإيكاو أن تكون منظمة يُحتذى بها بشأن الطريقة التي تضيف فيها الأولوية على أمن الطيران كي تتمكن الدول الأعضاء من محاكاة المنظمة في هذا الشأن، فضلاً عن إثبات قدرتها على إدارة مواردها الخاصة بأمن الطيران بما يعود على الدول الأعضاء بأقصى درجات الفائدة، مما سيجعل من الممكن النظر نظراً خالٍ من الشكوك في الطلبات الجديدة التي تطالب بها الأمانة العامة من أجل الحصول على موارد إضافية.

المناقشة

٦- وإذ أعرب مندوب أستراليا عن دعمه لورقة العمل WP/286 (الولايات المتحدة)، فقد أكد على أن بيئة التهديد المتطورة وعدد المسافرين جواً المتزايد يعني أن المسائل المتعلقة بأمن وتسهيلات الطيران تقتضي اهتماماً متزايداً داخل الإيكاو. وأقرت أستراليا بالأعمال التي جرت بالفعل لإبراز صورة المسائل المذكورة، فضلاً عن الالتزام العالمي بأمن الطيران. وأثبتت أستراليا على الإيكاو بشأن الإجراء الذي اتخذته لتيسير ذلك بما في ذلك إعداد وتعزيز "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep)، وشدد على أنه من الأمور الأساسية لمواصلة هذا العمل الجيد ضمان أن المسؤولين عن المضي قدماً في مسائل أمن الطيران في الإيكاو يمكنهم المشاركة بنفوذ مماثل وسلطة مشابهة لما يتمتع به أولئك الذين يديرون المسائل المتعلقة بسلامة الطيران.

٧- وإذ أيد مندوب البرتغال ورقة العمل WP/26 (المجلس)، فقد أعرب عن دعمه للنتائج الرئيسية الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران، سيما، تعزيز التدابير الأمنية العديدة ومراجعة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، والتنفيذ الفعال للخطة العالمية لأمن الطيران، وتحسين التعاون والتنسيق الإقليميين، وتعزيز الثقافة الأمنية. واقترح أن تقوم الجمعية العمومية بتشجيع الإيكاو على تنفيذ تلك التوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران التي لم تُتخذ إجراءات متابعة بشأنها. كما أيد مندوب البرتغال الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/286 (الولايات المتحدة) والتي من شأنها أن توفر رؤية أفضل وأهمية أكبر لأمن الطيران في الإيكاو، مثلاً من خلال تشكيل إدارة لأمن الطيران والتسهيلات وفقاً لما أوصى به ذلك المؤتمر. وفي هذا السياق، ودعماً للخطة العالمية لأمن الطيران وقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩، فقد دعا إلى اعتماد إعلان جديد بشأن أمن الطيران، يستند إلى ورقة المعلومات WP/528 Revision No. 1 ("إعلان بشأن أمن الطيران") والذي قدمته لبنان والمكسيك ونيجيريا وقطر والمملكة العربية السعودية وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة وقدمته كذلك فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني.

٨- وأعرب مندوبو توغو والاتحاد الروسي والأرجنتين وجنوب أفريقيا كذلك عن دعمهم للورقتين. وإذ قام مندوب توغو بذلك، فقد تساءل عن إجراءات طلب المساعدة من أجل تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران.

٩- وأثنى مندوب الاتحاد الروسي على المجلس والأمانة العامة بشأن إجراءات المتابعة الحالية والمقبلة الرامية إلى تنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران على النحو الوارد في ورقة العمل WP/26. وإذ أشار المندوب إلى ورقة العمل WP/286، فقد اقترح تكليف فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP) بمهمة دراسة المتطلبات الفنية لإدارة أمن الطيران والتسهيلات من أجل تيسير مداوات المجلس واتخاذ القرارات.

١٠- وأكد مندوب الأرجنتين على اقتضاء النظر في كيفية تحسين الموارد وإضفاء الأولوية على حافظة أمن الطيران في الإيكاو ودراسة إمكانية إنشاء إدارة لأمن الطيران والتسهيلات.

١١- وأعرب مندوب جنوب أفريقيا عن سروره بالإشارة إلى إجراءات المتابعة لتنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران بصيغتها الواردة في ورقة العمل WP/26 وحثّ الإيكاو على مواصلة عملها في هذا المضمار. وإذ شدد على أن رفع مستوى أمن الطيران داخل الإيكاو المشار إليه في الورقتين يمثل مهمة كبيرة، فقد أعرب عن اتفاقه مع النهج الذي اتخذه المجلس، والذي قرر، بعد النظر في تقرير عن دراسة إدارة لأمن الطيران والتسهيلات في ٢١/٦/٢٠١٩، إنشاء مجموعة عمل لفحص مجمل هيكل الأمانة العامة من أجل تحديد الخيارات بشأن إعادة هيكلة الأمانة العامة، مع مراعاة الجوانب المتصلة بأمن الطيران والتسهيلات، فضلاً عن التعاون الفني. وأقرّ مندوب جنوب أفريقيا بتوسّع نطاق ذلك العمل وأعرب عن تطلعه إلى استلام تقرير نهائي في هذا الشأن في الوقت المناسب.

١٢- وإذ أيد مندوب البرازيل ورقة العمل WP/26 (المجلس)، فقد أشار إلى أن جميع الدول تعمل جنباً إلى جنب من أجل تعزيز أمن الطيران في جميع أرجاء العالم.

١٣- وأعرب مندوب المملكة المتحدة عن دعمه القوي لورقة العمل WP/286 (الولايات المتحدة)، مرحباً بالتقدم المحرز في الوقت الذي يوافق فيه على اقتضاء الحفاظ على الزخم والمضي في تعزيز أمن الطيران. وأعرب أيضاً عن اتفاقه مع المبدأ القائل بأن أمن الطيران يجب أن يحظى بنفس أهمية سلامة الطيران داخل المنظمة وأن الأمانة العامة للإيكاو قد تقتضي أن تبيّن تطوّر مهام المنظمة وعضويتها بمرور الوقت. وإذ شدد على أن توصية المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران والرامية إلى إنشاء إدارة لأمن الطيران والتسهيلات كانت توصية بنّاءة للغاية، فقد حثّ مندوب المملكة المتحدة المجلس على استكمال المراجعة القائمة لهيكل الأمانة العامة.

١٤- وإذ أعرب مندوب كندا أيضاً عن تأييده الكامل لورقة العمل WP/286، فقد أقر بالتقدم الجاري إحرازه بشأن تنفيذ قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ وأيد استمرار الأعمال الضرورية المتصلة باحتمال إنشاء إدارة لأمن الطيران والتسهيلات. وعلاوة على ذلك، فقد أيد التركيز على مبادئ قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩، سيما إدارة المخاطر ومراجعة العمليات والأدوات ورسم السياسات في هذا الشأن.

١٥- وإذ سلّط مندوب الصين الضوء على أن الطيران هو أحد الركائز الرئيسية الثلاث لبرنامج عمل الإيكاو، فقد أيد ورقة العمل WP/26 وإجراءات المتابعة الحالية والمقبلة في تنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران التي تحظى بأهمية كبيرة والرامية إلى تعزيز أمن الطيران. وإذ أشار إلى أن المنظمة قد عقدت خلال فترة السنوات الثلاث الحالية ثلاث ندوات عالمية لأمن الطيران بالإضافة إلى المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران، فقد أعرب عن دعمه لأعمال المجلس والأمانة العامة المتصلة بأمن الطيران.

١٦- وإذ أيد مندوب غيانا ورقة العمل WP/286 (الولايات المتحدة)، فقد شدد على أن أمن الطيران هو أمر يحظى بأهمية قصوى، سيما أنه من المتوقع أن يتضاعف حجم الحركة الجوية خلال فترة الخمس عشرة سنة القادمة، وشدد على ما يترتب عن ذلك من ضرورة المضي قدماً في هذا المجال.

١٧- وإذ لخص الرئيس المناقشة، فقد أشار إلى أن اللجنة التنفيذية لاحظت مع الارتياح ارتفاع مستوى مشاركة الدول/قطاع الطيران في المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران وفي نتائجه. كما أعرب المندوبون عن تقديرهم للأمانة العامة للإيكاو لنجاحها في عقد هذا المؤتمر. وفي معرض استعراض اللجنة لنتائج هذا المؤتمر وإجراءات المتابعة (WP/26)، فقد أيدت اللجنة جميع التوصيات الصادرة عنه، وأيدت الإجراءات التي اتخذها مجلس الإيكاو وأمانتها العامة. كما شجعت اللجنة

التفذية على مواصلة الاهتمام بالبنود التي لا تزال قيد التنفيذ، مثل: ضرورة استعراض الآلية الحالية للتنسيق في مجال الأمن الإلكتروني، وإضفاء الأولوية على أمن الطيران داخل الإيكاو، والتشكيل المحتمل لإدارة أمن الطيران والتسهيلات.

١٨- وإذ لاحظت اللجنة التنفيذية مع الارتياح أن الأمانة العامة قد أنجزت الكثير من الأعمال بشأن البنود الرئيسية من قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩، فقد أكدت على أهمية أن يكفل المجلس أن تواصل الكيانات المعنية (مثل فريق خبراء أمن الطيران) الاضطلاع بالأعمال التي تركز على أسس قرار مجلس الأمن ٢٣٠٩. ويشمل ذلك مجالات مثل: إدارة المخاطر والتوجيهات ذات الصلة بشأن الاستناد على تحديد المخاطر في رسم السياسات واتخاذ القرارات التشغيلية؛ والتكنولوجيا والتقنيات المبتكرة؛ ومراقبة الجودة والإشراف. وعلاوة على ذلك، فقد أعرب المندوبون عن ضرورة دراسة العملية التي يجري بموجبها وضع واعتماد القواعد القياسية الأمنية وأدوات الدعم ذات الصلة، بما في ذلك كيفية تمحيص السياسات، وتحديد تفاصيل النتائج الأمنية المرجوة، وتقييم الآثار.

"الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep)

١٩ قدم مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) ورقة العمل رقم WP/25 ["تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)"] التي قدم فيها عرضاً عاماً عن الأنشطة المكثفة المضطلع بها لإعداد وتنفيذ المهام والإجراءات ذات الأولوية للخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)

٢٠- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/25 إلى ما يلي:

- أ) الإقرار بالجهود الواسعة النطاق التي بُذلت حتى اليوم والتي لا تزال جارية لإنجاز الإجراءات والمهام ذات الأولوية المرتبطة بالخطة العالمية لأمن الطيران؛
- ب) حث الدول على اتخاذ إجراءات لتحسين مستوى التنفيذ الفعال لأحكام الملحق السابع عشر — "الأمن" من أجل تحقيق الأهداف المحددة في الخطة العالمية لأمن الطيران؛
- ج) توجيه طلب إلى المجلس لتطبيق إطار زمني من ثلاث سنوات لتفتيح الخطة العالمية لأمن الطيران؛
- د) توجيه طلب إلى المجلس لتضمين الخطة العالمية لأمن الطيران إجراءات ومهام تتعلق بعناصر معينة من الملحق التاسع — "التسهيلات" لتدعم أيضاً الأهداف المرتبطة بأمن الطيران وأمن الحدود معاً، بما يشمل نُظم المعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب.

٢١- ثم قدم مندوب البرازيل ورقة العمل رقم WP/285 ("الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) - الفوائد من جدول أعمال عالمي وضرورة استمرار رصد إنجازاته") التي قدمتها البرازيل والأرجنتين بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC). وأشار في فرقة العمل إلى أن إعداد "الخطة العالمية لأمن الطيران" خطوة مهمة إلى الأمام في مجال الأمن والتسهيلات. وأضفت خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران المزيد من الموضوعية على وثيقة استراتيجية عالمية كونها تطوراً ملحوظاً من استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS). وشددت أيضاً على أن خريطة الطريق للخطة العالمية لأمن الطيران في مرحلة التنفيذ وتم بالفعل الانتهاء من بعض المهام. ولتعزيز تنفيذها أُقترح إعداد منهجية لإبلاغ الجهات المعنية بالإنجازات الجديدة وتعزيز تبادل المعرفة والخبرة فيما بينها. وتوفير تحديثات بشأن حالة التنفيذ الفعال (EI) بطريقة ديناميكية، وذلك بواسطة استخدام نتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) لتقدير مدى التقدم المحرز في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران. وبالنظر إلى أن عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي

قد تحتوي على فجوة زمنية بين الأنشطة، فمن المقترح أن تنتظر الإيكاو في الأدلة التي في حوزة الدول كما هو منصوص عليه في خططها الخاصة بالإجراءات التصحيحية، وذلك لتحديث مستوى التنفيذ الفعال بصورة مستمرة.

٢٢- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/285 إلى ما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بتجربة البرازيل مع الخطة العالمية لأمن الطيران والمتمثلة في إنشاء مجموعة تعاونية فنية لتنسيق تنفيذ الخطة ووضع إجراءات ومشاريع مشتركة مع قطاع الطيران وجميع الجهات المعنية في مجال الطيران؛
- (ب) الاعتراف بأهمية الخطة العالمية لأمن الطيران في تعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم باعتبارها جدول أعمال عالمي لقطاع الطيران؛
- (ج) اقتراح مناقشة المكاسب المحتملة وجدوى إنشاء منصة لمتابعة إنجازات خارطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران، من طرف الإيكاو؛
- (د) تطلب إلى الإيكاو تقييم إمكانية تحديث بعض نتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (التنفيذ الفعال) بناء على ما تقدمه الدول من أدلة موثقة في إطار خطط الإجراءات التصحيحية.

٢٣- وقدم مندوب الصين ورقة العمل رقم WP/373 ("الترويج لوضع الخطط الوطنية لتنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران" وتبادل أفضل الممارسات) التي عرضت ما اكتسبته دولته من خبرات بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وخارطة الطريق الإقليمية المعنية بمنطقة آسيا والمحيط الهادئ بشأن الخطة العالمية لأمن الطيران. وشدد على أنه رغم أن المخاطر المتعلقة بأمن الطيران آخذة في التزايد منذ عام ٢٠١٦، فإن الموارد الخاصة بالتصدي لها محدودة بشكل متزايد. وتقوم هيئة الطيران المدني في الصين (CAAC) في السنوات الأخيرة بتعزيز الأمن والتعاون بالاشتراك مع الحكومة الصينية ومنظمة الإيكاو. ولقد تضمن ذلك الاستثمار في التعزيزات الأمنية وتقديم مساهمات جادة لاتخاذ إجراءات عملية تتضمن رسم خطة تنفيذ وطنية تتسم بخمس أولويات تشارك فيها الهيئات التنظيمية وقطاعات الصناعة والمؤسسات التجارية والرابطات والأوساط الأكاديمية. وناشدت الورقة الأمانة العامة للإيكاو والمحافل ذات الصلة للإسهام في تعزيز التعاون على المستوى الدولي من أجل انتهاج نهج استباقي يتضمن نشر نموذج وطني لخطط أمن الطيران

٢٤- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/373 إلى ما يلي:

- (أ) أن تشجّع الدول الأعضاء على التعاون مع الأمانة العامة في تحديث "الخطة العالمية لأمن الطيران" وخرائط الطريق الإقليمية وذلك على وجه السرعة؛
- (ب) أن تشجّع الدول الأعضاء على وضع وتحديث خططها الوطنية لأمن الطيران بأسلوب أكثر استباقية وفي الوقت المناسب وفقاً للإرشادات الواردة في الخطة العالمية لأمن الطيران وخرائط الطريق الإقليمية؛
- (ج) أن تشجّع الدول الأعضاء على التعاون مع الأمانة العامة للاضطلاع بمزيد من أنشطة تبادل أفضل الممارسات فيما يتعلق بوضع وتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" وخرائط طريق إقليمية وخطط وطنية لأمن الطيران؛
- (د) أن تشجّع الدول الأعضاء على التعاون مع الأمانة العامة للعمل، وفقاً لتبادل أفضل الممارسات في الخطط الوطنية لأمن الطيران، على وضع ونشر أنواع متعددة من نماذج الخطط الوطنية لأمن الطيران المصممة وفقاً لمختلف الحالات الوطنية بما يساعد الدول الأعضاء على الرجوع إليها.

٢٥- قدم مندوب تركيا ورقة العمل رقم WP/315 ("تعزيز تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران") التي قدمتها فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والأعضاء الآخرين في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC). وسلطت الورقة الضوء على الأهمية الحاسمة للمحافظة على الزخم الرامي إلى الاستناد على الاستجابة العالمية للتهديدات ضد أمن الطيران وتحسينها من خلال تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران في ضوء قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩. وأكدت أيضاً على أن النجاح في الوفاء بالأهداف التي حددها مجلس الإيكاو من أجل تنفيذ القواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر سيعتمد ليس فحسب على الأداء المحسّن لفرادى الدول، بل أيضاً على قدرة الإيكاو الرامية للاستمرار في رصد التقدم المحرز وبشكل منسق. وتحقيقاً لهذا الهدف، فإن اقتراح المجلس بشأن إصلاح البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر الوارد في ورقة العمل WP/32 [تقرير عن استعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)] (الذي سيُنظر فيه في إطار البند ١٣ أثناء الاجتماع الرابع للجنة التنفيذية) هو أمر يلقي قدراً كبيراً من الترحيب.

٢٦- وشددت الورقة على أنه من المهم أن تدعم الدول بعضها البعض بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وأن تدعم أيضاً منظمة الإيكاو. وهذا يعني الاستخدام الفعال للموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للإيكاو لفترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢، فضلاً عن المشاركة النشطة للدول وهيئات الطيران، مثل المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية والجهات المعنية في قطاع الطيران، في تقديم الخبرة والمواد والدعم غير المادي. وقد اتخذت الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني (EU/ECAC) خطوات ومبادرات عدة لتعزيز نظم أمن الطيران وأن تتعاون بنشاط مع جميع الدول الأعضاء بالإيكاو، والشركاء الدوليين والأمانة العامة للإيكاو لتعزيز التنفيذ الفعال لقواعد الملحق السابع عشر، وفي دعم "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep) ومبادرة الإيكاو الخاصة بعدم ترك أي بلد وراء الركب. وشملت الأمثلة مشروع أمن الطيران المدني في أفريقيا وشبه الجزيرة العربية (CASE) الذي يموله الاتحاد الأوروبي وبرنامج بناء القدرات التابع للجنة الأوروبية للطيران المدني، فضلاً عن أنشطة واسعة النطاق لبناء القدرات من جانب الدول الأوروبية والمنظمات كل على حدة.

٢٧- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/315 إلى ما يلي:

- أ) أن ترحب بالبداية السريع للخطة العالمية لأمن الطيران بعد اعتماد قرار الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو رقم ٣٩-١٨؛
- ب) أن تعيد تأكيد التزامها بتحقيق الأهداف العالمية للتنفيذ الفعال كما وردت في خارطة الطريق الخطة العالمية لأمن الطيران؛
- ج) أن تطلب من أمانة الإيكاو إنشاء آلية للإبلاغ عن التقدم المحرز تشجع فيها الدول على الحفاظ على الزخم في تنفيذ التدابير ذات الأولوية المتفق عليها والإجراءات والمهام المذكورة في الخطة العالمية لأمن الطيران وإظهار التقدم المحرز نحو تحقيق أهداف الخطة؛
- د) أن تقر بالعمل الذي أجرته أمانة الإيكاو العامة بالتشاور مع الدول الأعضاء لاستعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وحث أمانة الإيكاو العامة على تنفيذ الإصلاحات المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر الواردة في ورقة العمل WP/32 وذلك كمسألة تحظى بالأولوية؛
- هـ) أن تحت الأمانة العامة للإيكاو على القيام بتوفير الموارد المتاحة لتنفيذ جميع عمليات التدقيق اللازمة للقياس الفعال لتنفيذ الأهداف المتفق عليها عالمياً في خارطة الطريق الخاصة بالخطة العالمية لأمن الطيران وأن تشجع الدول على دعم الإيكاو في عملياتها لتدقيق أمن الطيران من خلال توفير الموارد الإضافية؛

- و) أن تحت الأمانة العامة للإيكاو على تنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران وبوجه خاص في بناء رأى شامل عن أنشطة بناء القدرات وفي تطبيق تدابير ريفية المستوى لبدء تنفيذ الالتزام السياسي من جانب الدول المنتفعة، حسبما ورد في الفقرة ٤-١ من ورقة العمل WP/315؛
- ز) أن تشجع الدول على دعم بعضها البعض على تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران؛
- ح) أن تعترف بجهود الإقليم الأوروبي في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وبدعمه للأقاليم والدول الأخرى في التنفيذ الفعال للخطة العالمية لأمن الطيران.

٢٨- قدم مندوب الاتحاد الروسي ورقة العمل رقم WP/344 ("تعزيز ثقافة أمن الطيران في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CAM) والخطة العالمية لأمن الطيران") التي سلطت الضوء على الحاجة إلى تعزيز ثقافة أمن الطيران ودور البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CAM) في ضمان تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep). وأكد على أن الرصد والإشراف بطريقة فعالة هو أفضل السبل للامتثال للقواعد القياسية الصادرة عن الإيكاو، واقترح عقد مؤتمر لتبادل الخبرات والتقنيات الجديدة الخاصة بالإشراف والتعامل مع الركاب غير المنضبطين.

٢٩- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/344 إلى ما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛
- ب) الموافقة على أهمية مسألة تحسين الآليات القانونية لتعزيز فعالية أنشطة الرقابة التي تقوم بها الدول بشأن الركاب غير المنضبطين الذين يرتكبون أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني والتي تهدد أمن الطيران والسلامة الجوية؛
- ج) تشجيع الدول والمنظمات المعنية على عقد مؤتمر لتبادل الخبرات والتقنيات الجديدة الخاصة بالإجراءات العملية والقانونية بشأن الركاب غير المنضبطين وتعزيز الثقافة الأمنية في صفوف الركاب؛
- د) اتخاذ الترتيبات لصياغة توصيات منهجية بشأن وتيرة سلسلة تبادل المعلومات حول الركاب غير المنضبطين الذين يواجهون إجراءات إدارية أو جنائية في الدول الأعضاء بالإيكاو؛
- هـ) النظر في إمكانية إضافة مسألة إجراءات الدولة لمنع الاعتداءات وتعزيز ثقافة الأمن في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

٣٠- قدم مندوب جمهورية فنزويلا البوليفارية ورقة العمل رقم WP/357 ("اقترح لرصد تنفيذ خطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران (GASep)") التي سلطت الضوء على خارطة طريق إقليمية لإقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC)، وأيضاً لإقليم أمريكا الجنوبية (SAM) لمعالجة التحديات التي تعترض تنفيذ "خطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران" (GASep). واسترعى الانتباه إلى نظام تقييم أُعد على الصعيد الإقليمي لتحديد مستوى تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران".

٣١- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/357 إلى ما يلي:

- أ) الأخذ في الحسبان الخبرة الإقليمية لإقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC)، وإقليم أمريكا الجنوبية (SAM) عن الطرائق والوسائل الخاصة بالتصدي للتحديات التي تجابه تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران"؛
- ب) النظر في إنشاء آليات عالمية تقدم الأدوات لمساعدة الدول في تصميم عمليات التقييم الذاتي وتحديد الاحتياجات لتحسين تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، وهي الخطة التي ترصدها المكاتب الإقليمية التابعة

للإيكاو، وتقديم الدعم للدول في تنفيذ أهداف خطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران والملحق السابع عشر — "الأمن".

٣٢- ولوحظ أنه قد جرى تقديم ورقة العمل التالية: WP/400 (Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil) والتي قدمتها الجمهورية الدومينيكية وكذلك ورقة العمل WP/386 ("في سياق تنفيذ أحكام خطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران في الدول الأعضاء في اتفاق الطيران المدني واستخدام المجال الجوي") التي قدمتها اللجنة الاستشارية الدولية.

المناقشة

٣٣- أعرب مندوبو البرازيل ونيبال وأندونيسيا وبيرو واليابان وعمان عن دعمهم لورقة العمل WP/25 والتنفيذ الفعال للخطة العالمية لأمن الطيران، وهي مبادرة مهمة من جانب الإيكاو لتعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم. وإذ قام مندوب نيبال بذلك فقد أكد على أن التزام الإيكاو والدول وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى أمر لازم لتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" تنفيذاً فعالاً. وحث الإيكاو على تقديم المساعدة التنفيذية لتلك الدول التي تحتاج إليها من أجل تمكينها من تحقيق أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران.

٣٤- وإذ أكد مندوب أندونيسيا على أهمية أن تعمل الإيكاو والدول وقطاع الطيران وغيرها من الجهات المعنية جنباً إلى جنب من أجل تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" تنفيذاً فعالاً، فقد أبرز أن ذلك سيؤدي إلى تحقيق أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران وكذلك إلى تحسين حالة التنفيذ الفعال على المستوى العالمي للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

٣٥- وأكد مندوب بيرو مجدداً اقتضاء وجود آليات حكومية داخلية لقياس التقدم المحرز في تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران".

٣٦- وأشار مندوب اليابان إلى أن دولته تواصل دعم تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وهي "وثيقة قابلة للتحديث والتتبع بشكل مستمر"، عند الاقتضاء وعندما يكون ذلك مناسباً.

٣٧- وإذ أشار مندوب عمان إلى أن دولته تؤيد بالمثل تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران"، فقد أكد على أنه ينبغي لأي تغييرات مدخلة على الخطة العالمية أن تظهر في الملحق السابع عشر — "الأمن" وفي الملحق التاسع — "التسهيلات"، عندما يكون ذلك مناسباً.

٣٨- وإذ أشار مندوب البرتغال إلى ورقة العمل WP/285 (البرازيل والأرجنتين بدعم من لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)، فقد أكد على أهمية رصد تنفيذ خارطة الطريق الخاصة بالخطة العالمية لأمن الطيران وشجع الإيكاو على تقديم تقارير منتظمة في هذا الشأن إلى الدول الأعضاء. وإذ أقر بأن الخطة العالمية لأمن الطيران عززت أمن الطيران في العالم أجمع، فقد أكد على أهميتها كأجندة دولية بالنسبة لقطاع الطيران. واقترح مندوب البرتغال أن تُحال الفقرة الإجرائية ج)، التي طُلب فيها من الإيكاو تقييم إمكانية تحديث بعض نتائج "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (التنفيذ الفعال) بناء على تقديم الدول للأدلة الموثقة كجزء من خططها الخاصة بالإجراءات التصحيحية، وإحالة تلك الفقرة الإجرائية إلى مجموعة

الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر من أجل المضى في دراستها.

٣٩- وإذ أيدت مندوبية اليونان ورقة العمل WP/315 (فنلندا بالنيابة عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ودول أعضاء أخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)، فقد شددت على أنه في عالم يشهد تهديدات دائمة التغير من الضروري أن تظل الدول والمنظمات الدولية وجميع الكيانات المعنية ملتزمة التزاماً كاملاً بتحقيق الأهداف العالمية على النحو المنصوص عليه في خارطة الطريق الخاصة بالخطة العالمية لأمن الطيران وذلك من أجل تعزيز فعالية أمن الطيران العالمي والتصدي للتهديدات المتغيرة. وأكدت على أن دور الإيكاو في ضمان التنفيذ الفعال في هذا المضمار هو دور حاسم وأن إنشاء آليات لقياس التقدم المحرز نحو أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران، فضلاً عن تحديث البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر والقائم على المخاطر والذي يعالج أوجه القصور الخطيرة في الوقت المناسب، من شأنه توفير قدر أفضل من الوضوح والثقة في نظام أمن الطيران العالمي. وشددت مندوبية اليونان على أنه بهدف تلبية الاحتياجات الخاصة بالرصد السليم، ثمة حاجة إلى المزيد من الموارد لإجراء عمليات التدقيق الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، من خلال ميزانية البرنامج العادي للمنظمة لفترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢، ومن خلال المساهمات الطوعية التي تقدمها الدول.

٤٠- وأكدت مندوبية اليونان دعم الدول الأوروبية الكامل لأهداف الخطة العالمية لأمن الطيران وأنها اتخذت إجراءات محددة، تتفق اتفاقاً تاماً مع أولوياتها من خلال إدخال تعديلات على التشريعات الأوروبية، وكذلك من خلال إعداد برنامج عمل من أجل فترة السنوات الثلاث المقبلة تابع للجنة الأوروبية للطيران المدني. وعلاوة على ذلك، تسهم المنظمات والدول الأوروبية في التعاون الدولي اللازم وتقدم كذلك الدعم اللازم بواسطة توفير أنشطة بناء القدرات في الدول بالإقليم وفي دول شريكة أخرى. وأكدت أن الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/315 ستسهم في تحقيق أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران وفي تعزيز أمن الطيران العالمي.

٤١- وإذ أيد مندوب إيطاليا ورقة العمل WP/315، فقد أكد على أن تنفيذ وتعزيز "الخطة العالمية لأمن الطيران" يمثلان خطوة كبيرة إلى الأمام للعالم، من أجل البناء على الاستجابة العالمية وتحسينها فيما يتعلق بالتهديدات التي يواجهها أمن الطيران. وإذ أعرب عن إقراره بأهمية تحقيق الأهداف العالمية من أجل التنفيذ الفعال حسبما وردت في خارطة الطريق الخاصة بالخطة العالمية لأمن الطيران، فقد أكد على أن تحقيق تلك الأهداف يعتمد على التزام فرادى الدول وعلى قدرة الإيكاو على مواصلة رصد التقدم القائم من قبل جميع الدول الأعضاء. ولذا فقد أعرب مندوب إيطاليا عن تقديره للأعمال التي أنجزتها الأمانة العامة ومجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر"، وذلك بالتشاور مع الدول الأعضاء، في المراجعة الشاملة لنطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر حسبما يرد في ورقة العمل WP/32 (التي سُنظر فيها في إطار البند ١٣ من جدول الأعمال في الاجتماع الرابع للجنة التنفيذية)، وأوصى بأن تنفذ الأمانة العامة التوصيات ذات الصلة التي أقرها المجلس من أجل تبسيط البرنامج كمسألة تحظى بالأولوية. وحث الأمانة العامة على تكريس الموارد المتاحة من أجل تنفيذ جميع عمليات التدقيق الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وهي عمليات التدقيق اللازمة لقياس التنفيذ قياساً فعالاً مقابل الأهداف المتفق عليها على الصعيد العالمي في خارطة الطريق الخاصة بالخطة العالمية لأمن الطيران.

٤٢- وأعرب مندوب سنغافورة عن دعمه للخطة العالمية لأمن الطيران ولأهدافها حيث إنها تزود الدول بمنصة جماعية وخطة منظمة من أجل تحديد الثغرات الأمنية الرئيسية والمجالات التي تحظى بالأولوية التي تقتضي التعزيز. وأيد التوجه الوارد

في جميع أوراق العمل الست المعروضة حيث إن أمن الطيران هو مسؤولية جميع الجهات المعنية. وشجع مندوب سنغافورة تشجيعاً قوياً الجهات القائمة على وضع اللوائح وقطاع الطيران وغيرها من الجهات المعنية على العمل جنباً إلى جنب من أجل إعداد نُهج وتدابير عملية ومعقولة لمعالجة نقاط الضعف والشواغل المتعلقة بأمن الطيران من أجل تعزيز مستوى أمن الطيران وفقاً لمقاصد الخطة العالمية لأمن الطيران. كما شجع أيضاً الجهود الخاصة بتدريب وبناء القدرات من أجل مساعدة أولئك الذين يحتاجون إلى المساعدة للتمكن من تطبيق معايير الملحق السابع عشر تطبيقاً فعالاً على الصعيد العالمي وتحقيق الأولويات الرئيسية للخطة العالمية لأمن الطيران في العالم أجمع. كما أيد مندوب سنغافورة الأعمال التي اضطلعت بها العديد من الدول لإذكاء الوعي بمدى أهمية أمن الطيران وإعداد الخطط الوطنية وتبادل أفضل الممارسات، بما فيها الأعمال الواردة في الورقات المقدمة.

٤٣- وإذ أيد مندوب إيرلندا ورقة العمل WP/315 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أعضاء أخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)، فقد سلط الضوء على إقرار "الخطة العالمية لأمن الطيران" في عام ٢٠١٧ كخطوة رئيسية للمضي قدماً في تعزيز جهود الإيكاو الخاصة بالبناء على الاستجابة العالمية بشأن التهديدات التي يواجهها أمن الطيران وتحسين تلك الاستجابة، وذلك وفقاً لقراري مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ و٢٣٩٦. وإذ شدد على أن خارطة الطريق الخاصة بالخطة العالمية لأمن الطيران هي أداة هامة بالنسبة للدول، فقد أشار إلى ترحيبه بأن جميع الأقاليم قد اعتمدت خرائط طريق إقليمية بشأن "الخطة العالمية لأمن الطيران". وأكد مندوب إيرلندا، وفقاً لورقة العمل WP/373 (الصين)، أنه يؤيد المشاركة النشطة مع الأمانة العامة لتبادل الأنشطة المتعلقة بتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران". كما أيد أيضاً المقترحات التي تزود الدول بأدوات لرصد التنفيذ الوطني، حسبما ورد في ورقة العمل WP/357 (جمهورية فنزويلا البوليفارية). وأكد مندوب إيرلندا مع ذلك أنه من المهم بنفس القدر رصد التنفيذ على الصعيد العالمي للخطة العالمية لأمن الطيران من أجل الحصول على صورة شاملة لجميع الكيانات المعنية. ومن ثم يلزم أن تنشئ منظمة الإيكاو آلية إبلاغ لرصد تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" بطريقة موحدة ولتشجيع الدول على الحفاظ على الزخم في تنفيذ الإجراءات والتدابير والمهام ذات الأولوية المتفق عليها وإظهار التقدم المحرز بشأن أهداف "الخطة العالمية لأمن الطيران".

٤٤- وإذ لاحظ مندوب إيرلندا أن استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" هو استعراض متصل اتصالاً وثيقاً بالخطة العالمية لأمن الطيران، فقد أكد على أن الإصلاحات المدخلة على البرنامج الواردة في ورقة العمل WP/32 ينبغي تنفيذها على سبيل الأولوية. وإذ أشار إلى أن بناء القدرات ودعم الدول لبعضها البعض يحظيان بأهمية بالغة بالنسبة لنجاح "الخطة العالمية لأمن الطيران"، فقد أكد على أن إيرلندا تدعم، إلى جانب الكثير من المنظمات والدول الأوروبية الأخرى، تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" في الأقاليم الأخرى. وحث مندوب إيرلندا الجمعية العمومية على الحفاظ على الزخم فيما يتعلق بالخطة العالمية لأمن الطيران ومواصلة تعزيز معايير أمن الطيران على الصعيد العالمي.

٤٥- وإذ استرعى مندوب السويد الانتباه إلى ورقة العمل WP/25 (المجلس)، فقد أعرب عن دعمه الكامل لتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" والأعمال التي تضطلع بها الإيكاو في هذا المضمار. وإذ أشار إلى الفقرة الإجرائية (د)، فقد ذكر أنه في الوقت الذي يؤيد فيه الإضافة إلى الإصدار التالي من "الخطة العالمية لأمن الطيران" بشأن إجراءات ومهام متصلة بمكونات معينة من الملحق التاسع — "التسهيلات" كبديل لوضع خطة تسهيلات عالمية منفصلة بشأن الطيران، فمن المهم كفالة ألا ينال ذلك من مجالات الأولوية الأمنية. وإذ أثار بعض الشواغل بشأن التأثير المحتمل على أهداف أمن الحدود وأمن الطيران، فقد أكد مندوب السويد على اقتضاء المضي في دراسة هذا الموضوع، إلى جانب تقييم العواقب المحتملة وأوجه التأزر.

٤٦- وإذ أيد مندوب نيكاراغوا الأوراق الست المقدمة، فقد أكد على أن تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" سيستفيدان من منهجية إبلاغ الجهات المعنية بشأن الإنجازات الجديدة وتعزيز تبادل المعرفة والخبرة وتوفير معلومات حديثة بشأن التنفيذ الفعال بطريقة ديناميكية من خلال استخدام نتائج "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" من أجل تقدير التقدم المحرز في "الخطة العالمية لأمن الطيران"، والمقترح في ورقة العمل WP/285 (البرازيل والأرجنتين بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)، ومن نظام تقييم أعد على الصعيد الإقليمي من أجل تحديد مستوى تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران"، والمقترح في ورقة العمل WP/357 (جمهورية فنزويلا البوليفارية).

٤٧- كما أعرب مندوب المملكة العربية السعودية عن دعمه للورقات المقدّمة. وشدد، فيما يتعلق بورقة العمل WP/25 (المجلس)، على أهمية مواصلة تنفيذ وتحديث "الخطة العالمية لأمن الطيران"، مع مراعاة الشواغل المثارة، وحثّ الدول الأعضاء على تنفيذ الخطة العالمية بالتنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية. وإذ أقر بأن "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" يمثل الأداة الرئيسية لقياس التقدم المحرز في "الخطة العالمية لأمن الطيران"، فقد أيد إنشاء آليات في جميع أنحاء العالم توفر أدوات لمساعدة الدول في تصميم عمليات التقييم الذاتي وتحديد الاحتياجات من أجل تحسين تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" ودعم الدول في تنفيذ أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران التابعة للإيكاو والملحق السابع عشر، حسبما اقترح في الفقرة الإجرائية ب) من ورقة العمل WP/357 (جمهورية فنزويلا البوليفارية).

٤٨- وأعرب مندوب كندا عن دعمه التام للخطة العالمية لأمن الطيران، وهي الخطة التي كان المقصود منها أن تكون خطة استراتيجية للمساعدة في إرشاد وتوجيه الدول الأعضاء بالإيكاو والشركاء في قطاع الطيران في تحقيق النتائج المرجوة من معايير أمن الطيران العالمي المنصوص عليها في الملحق السابع عشر. وذكر، فيما يتصل بورقة العمل WP/357 (التي قدمتها جمهورية فنزويلا البوليفارية)، أنه يتطلع إلى مواصلة التعاون بين مقر الإيكاو الرئيسي والمكاتب الإقليمية وتشجيع هذا التعاون للاستفادة من أدوات "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" والإرشادات المرتبطة بذلك المخصصة للدول لكي تستخدمها من أجل التقييم الذاتي. ومع ذلك أشار مندوب كندا إلى أنه قد يلزم تعديل الأدوات القائمة لكي تربط ربطاً واضحاً القواعد والتوصيات الدولية بكل نشاط ومجال أولوية بالخطة العالمية لأمن الطيران. وشدد، فيما يتعلق بورقة العمل WP/285 (البرازيل والأرجنتين مع دعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)، على اقتضاء الإقرار بأنه ثمة موارد محدودة متاحة وشدد على أن "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" ينبغي أن يظل تركيزه على تقييم امتثال الدول لمعايير أمن الطيران الدولية الصادرة عن الإيكاو حسبما وردت في الملحق السابع عشر، والذي يبيّن بدوره بياناً مباشراً التقدم المحرز في تنفيذ أنشطة وأهداف "الخطة العالمية لأمن الطيران". وأكد مندوب كندا على اقتضاء المضي في العمل في هذا الشأن من أجل ضمان أن الأدوات التي تستخدمها الإيكاو و/أو الدول الأعضاء تتضمن مقاييس واضحة للأداء الذي يركز على النتائج، وتتماشى مع القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر.

٤٩- وأعرب مندوب الولايات المتحدة عن تقديره للأوراق الست المقدمة حيث إنها بيّنت أن الدول والجهات المعنية قد أخذت الأعمال الصعبة على محمل الجد من أجل إعداد وتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران". وشدد على أن هذه الخطة تشكل جزءاً لا يتجزأ من تحسين أمن الطيران العالمي، وأنها وثيقة قابلة للتحديث والتفويض بشكل مستمر وتوفير استراتيجية وخطة عمل، أي أنها سبيل لتحقيق الغاية المرجوة. وإذ أشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن الهدف المنشود هو تحسين التنفيذ الفعال والملائم والمستدام لمعايير أمن الطيران العالمي المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، فقد أكد على أن ما يشكل جزءاً لا يتجزأ من النجاح يتمثل فيما يلي: توفير الدعم المستمر والخبرة المتواصلة لمساعدة الأمانة العامة في رصد تنفيذ "الخطة العالمية لأمن

الطيران"، وتنفيذ خرائط الطريق الإقليمية الخاصة بالخطّة، وتوفير البيانات والمعلومات الحاسمة بشأن أمن الطيران من خلال "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر".

٥٠- وأعرب مندوب الأرجنتين أيضاً عن دعمه الكامل لجميع الأوراق المقدمة ولتنفيذ "الخطّة العالمية لأمن الطيران". وشدد على أنه من المهم ألا يقتصر الأمر على الخطّة العالمية لأمن الطيران مع خارطة طريق تحدد أهدافاً عالمية طموحة من أجل التنفيذ الفعال للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠ ولكن أن توفر أيضاً خرائط طريق إقليمية خاصة بهذه الخطّة والتي تحدد الأهداف الإقليمية. كما كان من المهم أيضاً رصد إجمالي تنفيذ الخطّة العالمية لأمن الطيران. وتحدث مندوب الأرجنتين لصالح المقترحات الواردة في ورقة العمل WP/285 (البرازيل والأرجنتين مع دعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)، وورقة العمل WP/315 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أعضاء أخرى في اللجنة الأوروبية للطيران)، وورقة العمل WP/25 (المجلس) من أجل قياس تنفيذ "الخطّة العالمية لأمن الطيران". وأيد، فيما يتعلق بورقة العمل WP/285، اقتراح مندوب البرتغال بأن الفقرة الإجرائية (ج)، التي طُلب فيها من الإيكاو تقييم إمكانية تحديث بعض نتائج "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (التنفيذ الفعال) بناء على تقديم الدول لأدلة موثقة كجزء من خططها الخاصة بالإجراءات التصحيحية، أن تُحال تلك الفقرة إلى مجموعة الدراسة التابعة للأمانة والمعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وفي عضويتها الأرجنتين والبرازيل، للمضي في النظر فيها.

٥١- وأشار مندوب الأرجنتين، فيما يتعلق بورقة العمل WP/25، الفقرة الإجرائية (د)، إلى أن لديه بعض الشواغل بشأن الدمج المقترح في الإصدار التالي من "الخطّة العالمية لأمن الطيران"، الإجراءات والمهام المتصلة ببعض عناصر الملحق التاسع — "التسهيلات"، والتي تدعم أيضاً أهداف أمن الحدود وأمن الطيران على حد سواء. وشدد على ضرورة مراعاة آراء فريق الخبراء المعني بالتسهيلات (FALP).

٥٢- وبالمثل فإن وافق مندوب الصين على جميع الأوراق المقدمة، فقد شدد على اقتضاء قيام الدول بالتركيز على تنفيذ "الخطّة العالمية لأمن الطيران" من خلال الملحق السابع عشر و"دليل أمن الطيران" (Doc 8973). وإذ دعا إلى تعديل القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق السابع عشر لكي تبين محتويات اتفاقية عام ٢٠١٠ بشأن قمع الأعمال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين) والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين)، فضلاً عن بروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات (بروتوكول مونتريال)، فقد شدد على أهمية التعاون الدولي للتصدي لما يتعرض له الطيران المدني من تهديدات. وأكد مندوب الصين أيضاً على أنه عند تعديل القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، من الضروري التركيز على مراقبة الجودة، فضلاً عن التركيز على العلاقة بين الأمن والتسهيلات. وكرر اقتضاء تشجيع الدول على زيادة استثماراتها في أمن الطيران من حيث الموارد المالية والموارد البشرية وبناء القدرات.

٥٣- وأكد مندوب جنوب أفريقيا دعم دولته للخطّة العالمية لأمن الطيران بوصفها أداة هامة بتحقيق مستويات التنفيذ الفعال المحسنة للملحق السابع عشر والتزامها بتنفيذ تلك الخطّة العالمية. وحثّت جنوب أفريقيا الدول الأخرى على العمل من أجل تحقيق أهداف "الخطّة العالمية لأمن الطيران". كما أيدت جنوب أفريقيا تنفيذ جدول المراجعة كل ثلاث سنوات للخطّة العالمية لأمن الطيران على النحو الذي اقترحه المجلس في ورقة العمل WP/25 والتزمت بالمشاركة فيه. وإذ تقر جنوب أفريقيا بأن التسهيلات قد ازدادت أهميتها بالنسبة لأمن الحدود، فهي توافق على اقتراح المجلس بأن تُدرج في الطبعة التالية من الخطّة العالمية لأمن الطيران، الإجراءات والمهام المتصلة بمكونات معينة بالملحق التاسع — "التسهيلات" والتي تدعم أيضاً أهداف أمن الحدود وأمن الطيران.

٥٤- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن تأييده لجميع الورقات المقدمة. واقترح أن يبين تقرير اللجنة التنفيذية بشأن البند ١٢ من جدول الأعمال عدد المقترحات المقدمة، بما فيها تلك المتعلقة بتعزيز التعاون بين الدول والأمانة العامة للإيكاو فيما يتعلق بتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" وخرائط الطريق الإقليمية والخطط الوطنية لأمن الطيران، حسبما ورد في ورقة العمل WP/373 (الصين). وإذ أشار مندوب الاتحاد الروسي إلى ورقة العمل WP/285 (البرازيل والأرجنتين بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية) فقد أثنى على إنشاء البرازيل لمجموعة فنية تعاونية لتنسيق تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وإعداد مشروعات وإجراءات مشتركة مع قطاع الطيران وجميع الجهات المعنية بالطيران. وسلط الضوء، في هذا المضمار، على إنشاء، في عام ٢٠١٢، مجموعة لأمن الطيران تابعة لإقليم أوروبا وشمال الأطلنطي (ENAVSECG) من أجل تيسير تبادل المعلومات وتبادل أفضل الممارسات والإنجازات فيما يتعلق بالمسائل الخاصة بأمن الطيران والمجموعة الفرعية التي أنشئت فيما بعد من أجل رصد تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران". وأشار مندوب الاتحاد الروسي على أن تقرير اللجنة التنفيذية ينبغي أن يشدد أيضاً على أن مثل هذه المجموعات وُضعت بالفعل في بعض المكاتب الإقليمية.

٥٥- ثم هنأ مندوب الاتحاد الروسي دولة الإمارات العربية المتحدة على الرحلة الفضائية التاريخية لأول رائد فضاء لها، السيد هزراع علي المنصوري، الذي كان قد انطلق في ٢٥/٩/٢٠١٩ على متن مركبة الفضاء "سويوز" (Soyuz) مع رائدة الفضاء جيسيكا ماير التابعة للإدارة الوطنية للملاحة الجوية والفضاء (NASA) ورائد الفضاء الروسي أوليغ سكريبوشكا في مهمة لمدة ثمانية أيام إلى محطة الفضاء الدولية. وإذ أشار إلى أن اسم مركبة الفضاء، "سويوز" (Soyuz) له معنى رمزي ألا وهو "الاتحاد"، فقد سلط الضوء على أن عام ٢٠١٩ يصادف الذكرى السنوية السبعين لأول رحلة جوية لها. وأكد مندوب الاتحاد الروسي، في هذا السياق، على أنه على عكس الأوراق الأخرى المقدمة فإن ورقة العمل WP/315 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) لم تذكر التعاون بين ٥٦ دولة أوروبية والمكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي بشأن تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران"، أو خارطة الطريق الإقليمية التابعة للمكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي المعتمدة في ١/٦/٢٠١٨ في مؤتمر أمن الطيران الإقليمي التابع للإيكاو والذي عُقد في ليشبونة في البرتغال، أو فريق أمن الطيران التابع لإقليم أوروبا وشمال الأطلنطي المذكور. وإذ شدد على أن الاتحاد الروسي يواصل تقديم الدعم الكامل لتعزيز المكاتب الإقليمية التابعة للإيكاو وفقاً لمقررات المجلس، فقد أشار إلى أنه ينبغي أن يبين تقرير اللجنة التنفيذية أهمية اتخاذ هذا الإجراء.

٥٦- وإذ أعرب مندوب جزر سليمان عن تأييده للأوراق الست المقدمة، فقد أكد على أن أمن الطيران هو مسألة عالمية وأنه من الضروري أن تقوم جميع الدول وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى بالعمل جنباً إلى جنب لضمان تحقيق أمن الطيران في جميع أنحاء العالم. وشدد على أن جزر سليمان، بصفتها من الدول النامية الجزرية الصغيرة في المحيط الهادئ (PSID)، فهي تعتمد على قيادة الإيكاو في تنسيق قيام الدول المتقدمة بتوفير الدعم للدول النامية الجزرية الصغيرة في المحيط الهادئ من أجل بناء قدرات مواردها البشرية في مجال الطيران وتعزيز مؤسساتها الخاصة بالطيران من أجل ضمان أمن الطيران في جميع أنحاء الإقليم.

٥٧- وأعرب مندوب باراغواي عن دعمه لورقة العمل WP/285 (البرازيل والأرجنتين وبدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية) سيما الفقرة الإجرائية (د) التي تطلب من الإيكاو تقييم إمكانية تحديث بعض نتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (التنفيذ الفعال) بناء على تقديم الدول للأدلة الموثقة كجزء من خططها الخاصة بالإجراءات التصحيحية. واقترح أن تُطبّق على البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر الخبرات المكتسبة في إطار البرنامج في هذا الصدد. وأيد أيضاً مندوب باراغواي تأييداً قوياً ورقة العمل WP/357 (جمهورية فنزويلا البوليفارية) سيما الفقرة الإجرائية (ب) بشأن إنشاء آليات في جميع أنحاء العالم توفر أدوات لمساعدة الدول في تصميم عمليات

التقييم الذاتي وتحديد الاحتياجات الرامية إلى تحسين تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" ودعم الدول في تنفيذ أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران التابعة للإيكاو والملحق السابع عشر.

٥٨- وأعرب مندوب سويسرا عن دعمه الكامل لتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" على النحو المقترح في ورقة العمل WP/25 (المجلس)، فضلاً عن رفع مستوى الثقافة الأمنية حسبما هو مقترح في ورقة العمل WP/344 (الاتحاد الروسي). وأقر، فيما يتعلق بورقة العمل WP/357 (جمهورية فنزويلا البوليفارية) بأهمية التنفيذ الإقليمي للخطة العالمية لأمن الطيران بالتعاون مع مكاتب الإيكاو الإقليمية، ولكنه أكد على أنه يلزم في نهاية المطاف الحصول على نظرة عامة عالمية بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران. وإذ استرعى مندوب سويسرا الانتباه إلى ورقة العمل WP/25 (المجلس)، الفقرة الإجرائية (د)، فقد أشار إلى أنه يتفق تماماً مع الرأي القائل بأن بعض مكونات الملحق التاسع — "التسهيلات" التي تدعم كلاً من أهداف أمن الحدود وأمن الطيران يمكن إدراجها في الإصدار التالي من "الخطة العالمية لأمن الطيران". ومع ذلك تساوره الشكوك عما إذا كانت ثمة حاجة ملحة لتنفيذ خطة عالمية لتسهيلات الطيران أيضاً ولا يرى أنه ثمة قيمة مضافة لهذه الخطة العالمية في الوقت الراهن. وأعرب مندوب سويسرا عن تفضيله لإحالة الفقرة الإجرائية (د) إلى فريق خبراء التسهيلات (FALP) للنظر فيها.

٥٩- وأعرب مندوب أريتريا عن دعمه لجميع الأوراق المقدمة. وإذ أشار إلى أنه في بعض الأحيان يكون الأمر خارج نطاق أعمال الجمعية العمومية لتحقيق الأهداف التي تحددها، فهو يحث المندوبين على السعي للحصول على تعهد سياسي من قادتهم من أجل تحقيق أهداف "الخطة العالمية لأمن الطيران" بهدف ضمان أمن الطيران الوطني والإقليمي والعالمي.

٦٠- وأعرب وفدا جورجيا ورومانيا عن دعمهما الكامل لتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" ورحبا بأي مبادرات في هذا المضمار. وأيداً أيضاً ورقة العمل WP/315 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني).

٦١- وإذ لخص الرئيس المناقشة، فقد أشار إلى أن اللجنة التنفيذية أشادت بالجهود الرامية إلى التعجيل بتطوير "الخطة العالمية لأمن الطيران" وفقاً لطلب الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وأحيط علماً بتباين درجات التنفيذ في مختلف الأقاليم، وفي هذا السياق، حثت اللجنة الدول على مواصلة اتخاذ الإجراءات الرامية إلى التحسين، بما في ذلك تحقيق الأهداف العالمية، مع التسليم بأهمية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر"، والتحصينات الجارية فيه من أجل القياس الفعّال لمدى تنفيذ الخطة.

٦٢- وفيما يتعلق بالتنفيذ، فقد رحب المندوبون بالتجارب التي تقاسمتها الدول بشأن تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران". وأشارت إلى أنه ثمة الكثير من المقترحات التي تدعو الإيكاو إلى النظر في إنشاء منصة للإبلاغ وتبادل المعلومات بشأن الإنجازات المتعلقة بخارطة طريق تنفيذ الخطة، ومنها على سبيل المثال إعداد قاعدة بيانات على الموقع الإلكتروني للأمن للخطة العالمية لأمن الطيران يجري من خلالها تحديث المعلومات الواردة فيه كلما أُتيحت بيانات ومواد جديدة. كما أبرزت اللجنة التنفيذية أهمية وضع بيان تحديدي للأنشطة الحالية في مجال بناء القدرات في مجال أمن الطيران بما ينطبق مع القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر — "الأمن" وأساليب الهجوم المحددة في وثيقة الإيكاو Doc 10108 — "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران". وأبرز المندوبون أيضاً الدور الهام الذي تؤديه المكاتب الإقليمية وأشادوا بما تقدمه هذه المكاتب من دعم استباقي إلى الدول الأعضاء في تسهيل تحقيق الأهداف العالمية والإقليمية من خلال تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" تنفيذاً فعّالاً.

٦٣- وفيما يتعلق بالتطور المستقبلي للخطة العالمية لأمن الطيران، أقرت اللجنة التنفيذية بأنه سيجري تنقيح الخطة باعتبارها "وثيقة متجددة" حسب الضرورة والملاءمة، وأيدت تحديد إطار زمني لهذا التنقيح كل ثلاث سنوات. وقد تناولت هذه التنقيحات كيفية تحسين الربط، حسب الاقتضاء، بين هذه الخطة وبين القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر — "الأمن". ومع ذلك، فقد رأت اللجنة التنفيذية أنه يلزم المضي في مناقشة الاقتراح الذي طرحه المجلس في ورقة العمل WP/25 والداعي إلى تضمين الطبعة القادمة من خارطة طريق "الخطة العالمية لأمن الطيران" الإجراءات والمهام المتصلة ببعض عناصر من الملحق التاسع — "التسهيلات"، التي تدعم كلاً من أهداف أمن الطيران وأهداف إدارة الحدود، بما فيها المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجلات أسماء الركاب (PNR).

السياسة التنظيمية

٦٤- قدم مندوب كندا ورقة العمل WP/248 ("تعزيز أمن الطيران العالمي من خلال اتخاذ قرارات تسترشد بالمخاطر وتستند إلى الدليل") التي قدمتها كندا، بالنيابة عن أستراليا وجامايكا واليابان ونيوزيلندا وسنغافورة والولايات المتحدة ورابطة البريد السريع العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية. ويعتقد مقدمو الورقة اعتقاداً جازماً بأن مبدأ "التركيز على النتائج" يؤدي بطبيعته إلى مبدأ "الاستناد إلى المخاطر" والقرارات التي تسترشد بالمخاطر ومع ذلك فقد أقرّوا بأنه من الناحية العملية فإن غرس هذه المبادئ في صلب نسيج المنظمة وعملياتها الخاصة بصنع القرار عملية معقدة. ويهدف إدارة بيئة أمن الطيران المتزايدة التعقيد يلزم أن تتحلى الجهات القائمة على اتخاذ القرار بالقدرة على تحديد المسائل الأمنية وتحليلها وترتيب أولوياتها ضمن سياق نظامها لأمن الطيران. ويجب أن يركز القادة على الأهداف التنظيمية والأمنية من أجل إعداد وتنفيذ سياسات وإجراءات لأمن الطيران تتسم بالفعالية والتناسب مع المخاطر وأن تكون قابلة للاستمرار في الوقت الذي توفر فيه التوازن بين استجاباتها لمقتضيات الأمن وتأثيرها على الركاب والتجارة المشروعة. ويمكن للجهات القائمة على صنع القرار أن تدرس نهج عديدة وإمكاناتها أن تقوم، بناء على الأدلة، باختيار إما قاعدة قياسية قائمة على الأداء أو قاعدة قياسية إلزامية وفي كلتا الحالتين، رأى مقدمو الورقة أنه عند الاستناد إلى الأدلة، سيتم تحقيق النتيجة الأمنية المرجوة وسيتم تعزيز فعالية خط الأساس العالمي لمعايير أمن الطيران.

٦٥- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/248 إلى ما يلي:

- (أ) التذكير باستنتاجات ونتائج المؤتمرين الرفيعي المستوى لأمن الطيران لعامي ٢٠١٢ و٢٠١٨، واجتماعات فريق خبراء أمن الطيران، وقرار الجمعية العمومية ٣٩-١٨، وقرار مجلس أمن الأمم المتحدة ٢٣٠٩، فيما يتعلق بالمبادئ والتدابير التي تركز على النتائج و/أو تستند إلى المخاطر؛
- (ب) تشجيع الدول الأعضاء وأمانة منظمة الطيران المدني الدولي، وشركاء قطاع الطيران على تشجيع وتبادل تجاربها العملية، على النحو المبين في الفقرة ٣-٢ أعلاه، فيما يتعلق بتصميم وتنفيذ وصيانة أطرها التنظيمية وبرامجها الوطنية لأمن الطيران المدني وبرامجها الأخرى الخاصة بأمن الطيران، حسب الاقتضاء؛
- (ج) توجيه المجلس بتكليف فريق خبراء أمن الطيران وكذلك الأمانة العامة للإيكاو لإذكاء الوعي بالمخاطر وطرق الاستجابة لها من خلال وضع أساليب ملموسة للاعتراف واعتماد الممارسات والمبادئ والسياسات القائمة على مبدئي "التركيز على النتائج" و"الاستناد إلى المخاطر" والتي تحقق اتخاذ قرارات تسترشد بالمخاطر وتقوم على الأدلة؛ وترسيخ ثقافة الأمن؛ وتعزيز فعالية وكفاءة واستدامة برامج وممارسات أمن الطيران لدى الإيكاو والدول الأعضاء والشركاء في قطاع الطيران.

٦٦- قدم مندوب قطر ورقة العمل رقم WP/141 ("النهج التفاضلي المتبّع في الكشف الأمني بالمطارات") التي تناولت موضوع النهج التفاضلي المتبّع في إجراء الكشف الأمني على الركّاب والأشخاص غير الركّاب بالمطارات، وتدعو إلى أن يكتفّ "فريق خبراء أمن الطيران" (AVSEC) جهوده لإقامة نظام كشف أمني أكثر كفاءة وفعالية بما يواكب التحديات التي تواجه نظام الطيران الآن وفي المستقبل. ودُعيت الجمعية العمومية إلى أن تطلب من المجلس تكليف "فريق خبراء أمن الطيران" بالنظر في المسائل المطروحة في ورقة العمل هذه للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن المفهوم المستقبلي لأنشطة الكشف الأمني وضمان تنفيذها تنفيذاً متسقاً وفقاً لما يلائم من مواصفات في الملحق السابع عشر والإرشادات المعنية.

٦٧- قدمت المراقبة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ورقة العمل رقم WP/250 ("تعزيز الابتكار في مجال الأمن من خلال سياسة تنظيمية فعالة") التي اقترحت طرّقاً يمكن للدول من خلالها دعم الابتكار وتشجيع مناخ الابتكار لأمن الطيران. واستكملت هذه الورقة ورقة العمل WP/14 التي قدم فيها المجلس مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن الابتكار في مجال الطيران (سيُنظر فيه في إطار البند ٢٦ من جدول الأعمال في جلستي اللجنة التنفيذية رقم EX/8 ورقم EX/9). وأكدت أن الابتكار مثل الذكاء الاصطناعي والاتصال والبيانات الضخمة والكشف عن بعد على الأشياء المشبوهة يمكن أن يحول جذرياً نهج أمن الطيران، وسلّطت الضوء على أن المجلس الدولي للمطارات (ACI) كان يعمل مع المطارات وشركات الطيران والحكومات ضمن مبادرته للأمن الذكي لتطوير رؤية عام ٢٠٤٠ للكشف الأمني على الركّاب يمكن أن تلهم وتؤدي إلى التغيير. وأكدت المراقبة من المجلس الدولي للمطارات أن إحداث التغيير سيتوقف على الإجراءات التي ستتخذها الدول والإيكاو في السنوات القادمة، وعلى ما تقدمه الجمعية العمومية من دعم.

٦٨- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/250 إلى ما يلي:

- (أ) حثّ الدول على وضع قواعد تنظيمية تتسم بإلزامية أقل، وتقييم الآثار، واستشارة قطاع الطيران، والسماح بتجربة التكنولوجيات الجديدة، واستعراض كيفية ترخيص الوسائل التكنولوجية والموافقة على استخدامها؛
- (ب) الطلب إلى المجلس السماح بانتهاج سُبل مختلفة للامتثال للقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) المتضمنة في الملحق السابع عشر طالما حققت نفس الهدف، وذلك استناداً إلى تقييم المخاطر وتقديم المسوغات؛
- (ج) الطلب إلى المجلس النظر في إمكانية إعداد وثيقة منفصلة تتضمن قائمة بالسُبل البديلة للامتثال للقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) المتضمنة في الملحق السابع عشر.

٦٩- ولوحظ أنه قد جرى أيضاً تقديم ورقات المعلومات التالية: WP/567 ("الطائرات الموجهة عن بعد — برنامج الأمن") التي قدمتها الهند؛ وورقة العمل WP/473 التي قدمتها جمهورية إيران الإسلامية: ("Necessity to anticipate strategies to tackle the security challenges and dangers of drone use in Annex 17").

المناقشة

٧٠- أكدت مندوبية اليونان على أنه ينبغي المضي في دراسة النهج القائمة على المخاطر بشأن التفتيش الأمني بالمطارات والآراء الخاصة بالتدابير التي لا يمكن التنبؤ بها والعشوائية، الواردة في ورقة العمل WP/141 (قطر) وذلك بهدف معالجة جوانب الضعف بدون النيل من أمن الطيران عموماً. وأشارت مندوبية اليونان إلى أن النهج التفاضلي المتبّع في الكشف الأمني بالمطارات الوارد في الورقة يعتمد على الاستخدام السليم للبيانات وتقييمها تقيماً سليماً، الأمر الذي من شأنه أن يقود القرارات ذات الصلة ويدعمها. وقد كانت الأدوات الخاصة بجمع هذه البيانات وتقييمها، فضلاً عن إجراء تحليلات للمخاطر، من المكونات الرئيسية لنجاح مثل هذه الأنظمة. كما أن النظر في الحقوق الشخصية بشأن الخصوصية وحماية البيانات يحظى بأهمية كبيرة. وشددت

مندوبة اليونان، في هذا الصدد، على ضرورة تنظيم المزيد من مناقشات الخبراء حول هذا الموضوع ضمن فريق خبراء أمن الطيران. وشددت على أن أي سياسات مثل هذه خاصة بالكشف الأمني بالمطارات لا ينبغي أن تقوض تنفيذ تدابير أمن الطيران العالمي الأساسية حسبما وردت في الملحق السابع عشر، والذي يضمن النهج العالمي المنسق اللازم لتدابير التخفيف الأساسية بشأن أمن الطيران وبيسر اعتراف الدول المتبادل بتدابير أمن الطيران المساوية.

٧١- وإذ أيدت مندوبة أستراليا ورقة العمل WP/248 (كندا)، التي شاركت دولتها في رعايتها، فقد أكدت أن النهج التي تركز على النتائج والقائمة على المخاطر توفر للدول المرنة في تقديم نتائج أمنية في الطريقة الأنسب لبيئتها التشغيلية وسياق المخاطر. وعلاوة على ذلك، أتاحت المرونة للدول تحقيق نتائج أمنية أكثر كفاءة ووقرت المجال لنهج ابتكارية جديدة. وحثت مندوبة أستراليا الإيكاو ودولها الأعضاء على دعم الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/248 لضمان إدراج تلك المبادئ الهامة في معايير أمن الطيران العالمي والسياسة الوطنية.

٧٢- كما أيدت مندوبة أستراليا التوصيات التي قدمها المجلس الدولي للمطارات في ورقة العمل WP/250 كخطوات عملية لتحقيق نهج قائم على المخاطر ويركز على النتائج بهدف إنجاز نتائج أمن الطيران. وبالإضافة إلى ذلك، اتفقت مندوبة أستراليا مع الموقف الذي أعربت عنه قطر في ورقة العمل WP/141 والذي اقترح أن التعديل المقترح على القاعدة ٤-٢-٦ من الملحق السابع عشر بشأن التفتيش الأمني الداخلي يسوغ المضي في دراسته من أجل التوصل إلى توافق حقيقي في الآراء مع مراعاة اقتضاء أن تكون المعايير قائمة على المخاطر ومركزة على النتائج.

٧٣- وأيد وفدا قطر والإمارات العربية المتحدة ورقة العمل WP/250 (المجلس الدولي للمطارات). وإذ قام مندوب الإمارات العربية المتحدة بذلك فقد اقترح أن ينظر فريق خبراء أمن الطيران والمجلس، عند الاقتضاء، في التوصية التي قدمها المجلس الدولي للمطارات. وأعرب أيضاً عن دعمه لورقة العمل WP/141 (قطر) بصفة عامة، ووافق على الاقتراح القائل بأن يطلب المجلس من فريق خبراء أمن الطيران النظر في المسائل المثارة في الورقة بهدف التوصل إلى توافق في الآراء بشأن المفهوم المقبل لأنشطة التفتيش الأمني والعمل على تنفيذها المنسق من خلال المواصفات المناسبة الواردة في الملحق السابع عشر والإرشادات المناسبة مثلما فعل مندوب السنغال.

٧٤- وإذ أعرب مندوب الولايات المتحدة عن دعمه القوي لورقة العمل WP/248 (كندا)، والتي كانت دولته إحدى الدول المشاركة في تقديمها، فقد كرر الدعوة إلى القيام بمزيد من الأعمال بشأن إعداد وتوفير الإرشادات الخاصة بعملية صنع القرار القائمة على المخاطر. وبينما أشار إلى أن الإيكاو قد أحرزت تقدماً كبيراً في ضمان حصول الدول على الأدوات اللازمة لإجراء تحليلات المخاطر، فقد أكد على أن الخطوة التالية تتمثل في العمل على ضمان استخدام هذه التحليلات بالفعل من أجل إرشاد عملية صنع القرار الخاصة بسياسة وعمليات أمن الطيران من أجل تحقيق أهداف تستند بالفعل على المخاطر وترتكز على النتائج.

٧٥- وأيد مندوب الولايات المتحدة كذلك التوصيات الواردة في ورقة العمل WP/141 (قطر) لجعل الكشف الأمني التفاضلي مجال عمل يتسم بالأولوية. وسلط الضوء على أن الولايات المتحدة قد استخدمت الكشف الأمني التفاضلي لسنوات كثيرة وأنها تواصل تطوير هذا المفهوم وتوسيع نطاقه. ووافق مندوب الولايات المتحدة أيضاً، من حيث المبدأ، على وضع القواعد بالاستناد إلى الأداء واقتضاء تعزيز الابتكار الوارد بورقة العمل WP/250 (المجلس الدولي للمطارات)، وشدد على أن الابتكار يمثل أولوية رئيسية لأنه ضروري لأهداف أمن الطيران والتسهيلات. وأيد الاقتراح الذي تقدم به مندوب الإمارات العربية المتحدة بإحالة توصيات المجلس الدولي للمطارات إلى فريق خبراء أمن الطيران والمجلس للنظر فيها، عند الاقتضاء.

٧٦- وأيد مندوب كندا ورقة العمل WP/141 (قطر)، بما في ذلك الاستنتاجات والتوصيات الواردة في القسم ٣. ووافق على أن مفهوم الكشف الأمني التفاضلي ينبغي أن يحظى بأولوية الإيكاو وفريق خبراء أمن الطيران، والأهم من ذلك أن يشكل ذلك المفهوم أولويةً للمجلس في هذه المرحلة، بينما ينظر في التعديل رقم ١٧ المقترح إدخاله على الملحق السابع عشر. وأكد مندوب كندا على أنه بما أن الإيكاو والدول تهدف إلى تعزيز النظم المبتكرة والمستدامة في أمن الطيران، فإن النهج التي تستند إلى المخاطر وتركز على النتائج، ومنها على سبيل المثال نهج الكشف الأمني التفاضلي، تزداد أهميتها في إتاحة استجابة فعّالة للمخاطر وحلول عالمية لأمن الطيران. وكرر المندوب التعليقات التي أدلى بها مندوب الولايات المتحدة فيما يتعلق بورقة العمل WP/250 (المجلس الدولي للمطارات).

٧٧- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/141 (قطر)، اتفق مندوب البرازيل على أنه يمكن إجراء نوع ما من الكشف الأمني التفاضلي على الركّاب وغير الركّاب في المطارات. إلا أنه أكد على أن مثل هذا الفحص الأمني ينبغي ألا يُستخدم كأساس لعدم تطبيق إجراءات بعينها من إجراءات الفحص الأمني نظراً للمخاطر البالغة التي ينطوي عليها الوضع. وأكد مندوب البرازيل على أن المعلومات التي جرى جمعها على مر السنوات عن سلوك الركّاب وغير الركّاب تُعد قيمةً عند تقرير أي إجراءات للفحص الأمني ينبغي تطبيقها. كما أعرب المندوب عن تأييده لورقة العمل WP/250 (المجلس الدولي للمطارات).

٧٨- وفي سياق تأييد ورقة العمل WP/248 (كندا)، كرّر مندوب بيرو التأكيد على أهمية تنفيذ سياسات وممارسات أمن الطيران التي تتسم بكونها فعّالة ومتناسبة في حجمها مع المخاطر ومستدامة، مع ضمان التوازن مع الأثر المترتب على الركّاب والتجارة المشروعة.

٧٩- وأعرب مندوب المملكة المتحدة عن تقديره لورقات العمل WP/141 (قطر) و WP/248 (كندا) و WP/250 (المجلس الدولي للمطارات)، مشيراً إلى ضرورة تأييد الموضوع المشترك الذي تناولته الورقات الثلاث، وهو أهمية تطبيق نهج مبتكرة في أمن الطيران استناداً إلى عمليات تقييم المخاطر. كذلك أيدت المملكة وبشدة العمل الذي اضطلع به فريق خبراء أمن الطيران ومجموعات العمل التابعة له لمعالجة ذلك الموضوع الهام، مع الإقرار بضرورة وجود تدابير أساسية عالمية لأمن الطيران تفهمها جميع الدول وتطبقها، بحيث تشكل تلك التدابير أساساً للثقة في المنظومة العالمية لأمن الطيران. واستناداً إلى هذا الأساس وحده يمكن إرساء نهج مبتكرة ومستحدثة لتعزيز جودة تدابير أمن الطيران وفعاليتها. وحثّت المملكة المتحدة الدول على العمل بنشاط لتعزيز الابتكار في مجال أمن الطيران، انطلاقاً من القواعد القياسية الأساسية المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، وعلى مواصلة العمل معاً في إطار شراكة وثيقة من أجل التوصل إلى توافق في الآراء.

٨٠- وأثنى مندوب توغو على التقدم الذي أحرزته الإيكاو فيما يخص سنّ قواعد قياسية جديدة في الملحق السابع عشر من أجل التصدي للإرهاب، فضلاً عما أحرزته من تقدم على صعيد "الخطة العالمية لأمن الطيران". وأيد ورقات العمل الثلاث التي قُدمت.

٨١- وكرّر مندوب فرنسا التعليقات التي أدلى بها مندوب المملكة المتحدة، مؤكداً على أن الكشف الأمني التفاضلي يشكل نهجاً جديراً بالاهتمام، ولكن لضمان ألا يتسبب ذلك النهج في المساس بمنظومة أمن الطيران، فمن الضروري وضع تدابير أساسية عالمية تتسم بالقوة وتستند إلى ركيزتين أساسيتين وهما: الكشف الأمني المنهجي على الموظفين، والتحريات الشخصية الوافية والفعّالة على الموظفين أنفسهم.

٨٢- وأكد مندوب الاتحاد الروسي على أن بلاده تدعم الابتكار في مجال إجراءات الكشف الأمني في المطارات. وأشار إلى أنه، كما ورد في الفقرة ٣-١ من ورقة العمل WP/141 (قطر)، فقد نظر فريق خبراء أمن الطيران، أثناء اجتماعه الثلاثين

الذي عُقد في مونتريال في الفترة من ١٣ إلى ١٧/٥/٢٠١٩، في مفهوم الكشف الأمني التفاضلي أثناء مناقشة التعديلات المقترح إدخالها على الملحق السابع عشر فيما يخص إخضاع الأشخاص من غير الركاب للكشف الأمني، إلا أن الفريق لم يتوصل إلى توافق في الآراء بشأن سبل المضي قدماً. وفضلت الأغلبية تطبيق نهج غير مرن، بحجة أن إجراء الكشف الأمني الكامل (١٠٠%) على الأفراد من غير الركاب ينبغي أن يشكل الحد الأدنى بالنسبة لجميع الدول، لا سيما عند محاولة التخفيف من حدة التهديدات من الداخل. وأيدت أقلية من أعضاء فريق الخبراء فكرة اتباع نهج أكثر مرونة، يجمع بين إخضاع الأشخاص من غير الركاب إلى مستوى ما من الكشف الأمني، إلى جانب تطبيق مختلف التدابير الأخرى للمراقبة الأمنية وعمليات الفحص. وشدد مندوب الاتحاد الروسي على أن رأي الأغلبية قد أخذ في اعتباره الفقرة ٦ من منطوق قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي دعا جميع الدول، في إطار ما تبذله من جهود لمنع التهديدات الإرهابية التي تحقّق بالطيران المدني والتصدي لها، أن تقوم بعدد من الإجراءات، من بينها تعزيز إجراءات الكشف الأمني ومراعاة الدور الذي يمكن أن تقوم به جهات لديها حقوق امتيازية تخوّلها الوصول إلى أماكن أو معارف أو معلومات قد تساعد الإرهابيين في تخطيط أو تنفيذ الهجمات، أي التهديدات من الداخل. وشدد على ضرورة مراعاة أن تتضمن ذلك أي أعمال يُضطلع بها مستقبلاً لتحسين تكنولوجيات إجراء الكشف الأمني على الأشخاص من غير الركاب.

٨٣- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن قلقه إزاء الفقرة أ) من الإجراءات الواردة في ورقة العمل WP/250، والتي اقترح فيها المجلس الدولي للمطارات حتّ الدول على وضع قواعد تنظيمية أقلّ تقييداً، والسماح بتجربة التكنولوجيات الجديدة، وتبسيط سبل ترخيص التكنولوجيا والموافقة على استخدامها، وذلك سعياً لتعزيز الابتكار في مجال الأمن. وشدد المندوب على ضرورة تحقيق التوازن بين عدم إنقال كاهل المنظومة بإضافة لوائح تنظيمية جديدة وضمان أن تُكمل جميع الدول بنجاح عمليات التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر".

٨٤- وأيد مندوب جنوب أفريقيا مبادئ صنع القرار القائم على الأدلة والمستند إلى المخاطر والنهج التفاضلي المتّبع في الكشف الأمني بالمطارات وتعزيز الابتكار في مجال الأمن من خلال اتباع السياسة التنظيمية الوارد ذكرها في ورقات العمل WP/248 (كندا) و WP/141 (قطر) و WP/250 (المجلس الدولي للمطارات)، بالترتيب. ورغم أن المندوب يتفق مع ما ذهب إليه مندوبو اليونان والمملكة المتحدة وفرنسا بشأن أهمية وضع تدابير عالمية أساسية لأمن الطيران، شدد المندوب على أن تطبيق نهج تفاضلي في الكشف الأمني لا يعني عدم وجود تدابير أساسية في هذا الشأن. وبالإشارة إلى الفقرتين ب) و ج) من الإجراءات الواردة في ورقة العمل WP/250 (المجلس الدولي للمطارات)، أشار مندوب جنوب أفريقيا إلى أن القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر تسمح بالفعل بوسائل مختلفة لضمان الامتثال وتتيح بلوغ الغايات ذاتها، واتفق مع الرأي الذي يذهب إلى أن إعداد وثيقة منفصلة تسرد الوسائل البديلة لضمان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر ربما تكون مُقَيّدة. وأكد على ضرورة الاستمرار في مناقشة هذه المسائل في المستقبل كي يتسنى الوصول إلى توافق في الآراء. وأعرب مندوب نيجيريا عن اتفاقه مع ذلك الرأي.

٨٥- وأيد مندوب لبنان ما جاء في ورقة العمل WP/141 (قطر).

٨٦- واتفق مندوب نيكاراغوا على أن عملية صنع القرار يجب أن تقوم على الأدلة وأن تسترشد بالمخاطر. وأكد على أن المقاييس المستخدمة لتحديد مستوى المخاطر تكتسي أهمية قصوى، إذ سيُعمد على مستوى المخاطر هذا في تحديد تدابير أمن الطيران الواجب تطبيقها للتصدي للتهديدات، وذلك امتثالاً للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بهذه المسألة والواردة في الملحق السابع عشر. وشدد المندوب على ضرورة اتباع نهج حذر إزاء الابتكار في مجال أمن الطيران، إذ سيستتبع ذلك الاعتماد على أجهزة وتكنولوجيات جديدة قد لا يتوافر للكثير من الدول السعة أو القدرة البشرية اللازمة لتعميم استخدامها.

٨٧- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/141، أشار مندوب أسبانيا إلى أنه يرحب بأي مبادرة تهدف إلى استحداث عناصر مبتكرة في مجال أمن الطيران. إلا أنه حذر من اعتماد تدابير تشكّل انتكاسة في معالجة التهديدات، التي اعتُبر أنها تمثل مشكلة عالمية، حسبما أسفر عنه الكثير من الحوادث الأخيرة. لذا أيد مندوب أسبانيا التعليق الذي أدلى به مندوب كل من البرازيل والمملكة المتحدة وفرنسا عن هذه المسألة.

٨٨- وأفاد مندوب الأرجنتين بأنه بينما لا يستطيع أحد أن يعارض مبدأ الابتكار في مجال أمن الطيران، من الضروري اتباع نهج حذر، كما أوضح مندوبو اليونان والبرازيل وفرنسا والاتحاد الروسي وجنوب أفريقيا وأسبانيا. وأكد على أن فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP) يُعد المنتدى الأمثل للنظر في تلك المسألة ومعالجة أي مخاوف مرتبطة بذلك.

٨٩- وأعرب مندوب المكسيك عن ترحيبه بورقات العمل الثلاث، وأيد تعليقات مندوبي المملكة المتحدة وفرنسا والاتحاد الروسي وأسبانيا ودول أخرى، بشأن أهمية وجود تدابير عالمية أساسية في مجال أمن الطيران، مع عدم التراجع والانزلاق في معالجة التهديدات من الداخل. وأكد على ضرورة مراعاة المخاوف التي أبدتها وفد نيكاراغوا التي تتعلق بالأجهزة والتكنولوجيات المبتكرة، والتي يتعين تعميم استخدامها بشكل سليم لتلبية الاشتراطات المنصوص عليها في الملحق السابع عشر.

٩٠- وأيد مندوب إندونيسيا ما جاء في ورقة العمل WP/248 (كندا)، مؤكداً على أن الإجراءات التي اقترحت فيها ستيسر تنفيذ النتائج الخمس ذات الأولوية المحددة في "الخطة العالمية لأمن الطيران"، لا سيما النتيجة رقم ١ - "تعزيز الوعي بالمخاطر والتصدي لها"، والنتيجة رقم ٢ - "نشر الثقافة الأمنية وتعزيز القدرات البشرية".

٩١- وبالمثل، أيد مندوب تشيلي ما جاء في ورقة العمل WP/248، حيث اعتبر أن عملية صنع القرار القائمة على الأدلة والمستندة إلى المخاطر تُعد مفيدة في التصدي للتهديدات الناشئة التي تحقّق بالطيران المدني. وأيد المندوب أيضاً ورقة العمل WP/250 (المجلس الدولي للمطارات).

٩٢- وأعرب مندوب عمان عن تقديره لورقات العمل الثلاث، مؤكداً على أن أي ابتكارات مستقبلية ينبغي أن يجري تقييمها على يد خبراء أمن الطيران قبل نشر استخدامها. وأوصى بأن تعدّ الإيكاو وتنتشر مواداً إرشادية تتعلق بأي ابتكارات جديدة في مجال أمن الطيران كي يسهل تنفيذها من جانب الدول.

٩٣- وشرح مندوب موناكو بالتفصيل تجربة بلاده في تطبيق النهج التفاضلي في الكشف الأمني، مبيّناً أن التدابير الأمنية المرئية المبتكرة التي طبقت على الركاب لم تلق استحساناً من الجمهور. وبالتالي، رأت موناكو أنه ينبغي التركيز على التدابير الأمنية المبتكرة التي لا تكاد تكون مرئية لجمهور المسافرين، كالكشف الأمني على الأمتعة المسجلة.

٩٤- واتفق مندوب إريتريا مع الآراء التي أعرب عنها المتحدثون السابقون بشأن ضرورة وجود تدابير عالمية أساسية لأمن الطيران على النحو المنصوص عليه في الملحق السابع عشر. وأكد على أنه بالرغم من العمل الذي اضطلعت به قطر والمجلس الدولي للمطارات وكندا على النحو الوارد ذكره في الورقات التي قدمتها كلّ منها، لم يحن الوقت بعد للنظر في بعض المسائل التي أُثيرت في تلك الورقات.

٩٥- وأبدى مراقب الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) تأييده التام للإجراء المقترح في ورقة العمل WP/141 (قطر).

٩٦- وأيد مراقب المجلس الدولي للمطارات (ACI) ما جاء في ورقتي العمل WP/141 و WP/248 (كندا).

٩٧- وأما مراقب المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، فقد أكد على أن الأوساط العالمية لطيران الأعمال تؤيد النهج القائم على البيانات والمستند إلى المخاطر الوارد ذكره في ورقات العمل الثلاث، معتبراً أن النهج الأمثل للتصدي لنطاق المخاطر الأمنية هو من خلال الجهود المنسقة التي تضطلع بها كل من الحكومات وقطاع الطيران بهدف وضع حلول تتناسب كل قطاع. فقد ذكرت ورقات العمل المذكورة أن تطبيق نهج تعاوني يؤدي إلى تحقيق أفضل النتائج، وهو ما يتفق المجلس الدولي معه. فالمجلس يعتبر أن اتباع نهج موحد في كل الحالات يتعارض مع المبادئ الوارد ذكرها في الورقات المقدمة، وأن أثر تطبيق نهج غير مخصصة على طائفة متنوعة من القطاعات التشغيلية تُعد مسألة مرهقة ولا داعي لها. وشجعت الأوساط العالمية لطيران الأعمال الدول الأعضاء على النظر في النطاق العريض للعمليات والمخاطر الفريدة من نوعها والبيانات المتاحة والأثر المترتب على القطاع قبل الضغط من أجل فرض اشتراطات لا تستند إلى استشارات مجدية على مستوى القطاع.

٩٨- وتلخيصاً للنقاش الذي دار، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية، في معرض الإشارة إلى توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2)، وتماشياً مع النتائج ذات الأولوية للخطة العالمية لأمن الطيران والقرارات ذات الصلة الصادرة عن الجمعية العمومية للإيكاو، قد وافقت على أنه يمكن الاسترشاد بالمبادئ التي تركز على تحقيق النتائج والقائمة على تحديد المخاطر في تطوير التعديلات المقترح إدخالها على أحكام الملحق السابع عشر - "الأمن" وعلى أفضل الممارسات المرتبطة بها. وتحقيقاً لهذه الغاية، فقد طلبت اللجنة أن ينظر فريق خبراء أمن الطيران في وضع أساليب ملموسة للاعتراف بهذه المبادئ وإدماجها في عمليات صنع القرار، حسب الاقتضاء، بهدف زيادة تعزيز فعالية برامج أمن الطيران وكفاءتها واستدامتها.

٩٩- وعلاوة على ذلك، أعربت اللجنة التنفيذية عن تأييدها الواسع لتعزيز الابتكار في مجال أمن الطيران، ودعت الدول الأعضاء إلى التنسيق مع الشركاء من قطاع الطيران من أجل تسهيل التجارب التشغيلية للتكنولوجيات الجديدة والأساليب المبتكرة. وقد أثير بشكل خاص موضوع التمييز بين المسافرين في تطبيق تدابير الكشف الأمني باعتباره تطوراً ممكناً لأنشطة الكشف الأمني عند النظر في اتباع نهج قائم على المخاطر ويركز على تحقيق النتائج في مجال أمن الطيران. بيد أن اللجنة أكدت أنه على الرغم من وجود وسائل امتثال بديلة، يمكن الاطلاع على بعضها في وثيقة الإيكاو "دليل أمن الطيران" (Doc 8973)، فإن تنفيذ التدابير الأمنية الأساسية يظل أمراً بالغ الأهمية لقوة نظام أمن الطيران.

الأمن الإلكتروني

استراتيجية الأمن الإلكتروني وقرار الجمعية العمومية لاعتمادها

١٠٠- قدم نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات (DD/ASF) ورقة العمل WP/28 ("استراتيجية الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني") التي تضمنت الاستراتيجية الشاملة للأمن الإلكتروني، والتي وُضعت بحيث تستوفي الشروط المنصوص عليها في قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١٩، الذي دعا الدول الأعضاء إلى معالجة مسألة الأمن الإلكتروني في الإيكاو وفقاً لنهج أفقي شامل وعملي، كما دعا الإيكاو إلى إنشاء آلية لدعم الدول في هذا الشأن. كذلك اقترحت الورقة أيضاً تحديث قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١٩ لتسليط الضوء على الطبيعة الملحة، والأهمية التي تتسم بها استراتيجية أمن الطيران ولتشجيع الدول الأعضاء على تنفيذها استناداً إلى رؤية عالمية للأمن الإلكتروني، بهدف إكساب قطاعات الطيران في هذه الدول القدرة على الصمود في وجه الهجمات الإلكترونية، فضلاً عن القدرة على النمو. وأكدت الورقة على أن استراتيجية الأمن الإلكتروني ستحتاج إلى الدعم من خلال خطة عمل يجري إعدادها حالياً من خلال النظر في الآليات المناسبة لمواصلة العمل على الأمن الإلكتروني داخل الإيكاو.

١٠١- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/28 إلى ما يلي:

- (أ) أن تعتمد قرار الجمعية العمومية المقترح والمحدث الذي يعالج مسألة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني والوارد في المرفق (أ) بهذه الورقة، والذي يحل محلّ قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١٩؛
- (ب) أن تُقرّ استراتيجية الأمن الإلكتروني الواردة في المرفق (ب)؛
- (ج) أن تحثّ الدول على التصديق على "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين).

١٠٢- وقدّم وفد الإمارات العربية المتحدة ورقة العمل WP/221 ("الأمن الإلكتروني") التي سلطت الضوء على أن تهديدات الأمن الإلكتروني مازالت محدقة بالطيران المدني بالرغم من أن الإيكاو وغيرها من المنظمات الدولية كانت تعمل جاهدة من أجل الحدّ، لأقصى ما يمكن، من احتمالات وتبعات الهجمات الإلكترونية. وأشارت الورقة إلى أن "استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني" تستند إلى رؤية الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني العالمي، مؤكدةً على أنه ينبغي أن يتسم قطاع الطيران بالقدرة على الصمود في وجه الهجمات الإلكترونية، وأن يظلّ آمناً وموثقاً به عالمياً. وذكّر مندوب الإمارات العربية المتحدة بأن دولته كانت قد استضافت قمة الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني بدبي، في أبريل ٢٠١٧، والتي أبرزت أهمية الصمود في وجه الهجمات الإلكترونية والحاجة إلى طريقة أكثر فعالية في التصدي لمشكلات الأمن الإلكتروني، ومنها إنكاء الوعي بهذه المشكلات في نطاق أوساط السلامة الجوية.

١٠٣- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/221 إلى ما يلي:

- (أ) الإقرار بأن الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية وإعلان دبي بشأن الأمن الإلكتروني في الطيران المدني" كانا أساسيين في تصميم استراتيجية الأمن الإلكتروني والتعديل المقترح لقرار الجمعية العمومية بشأن معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني، الذي عرضه المجلس على الجمعية العمومية في المرفق (أ) بورقة العمل رقم WP/28؛
- (ب) توجيه الإيكاو لضمان إعداد قواعد وتوصيات دولية بشأن الأمن الإلكتروني في كل واحد من الملاحق، مع إشراك خبراء سلامة الطيران في ذلك على نحو نشط؛
- (ج) تشجيع الدول على المشاركة في أطر تبادل المعلومات على النحو المبين في استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني التي قدمها المجلس في المرفق (ب) بورقة العمل رقم WP/28.

١٠٤- وأُحيط علماً باستلام ورقة المعلومات التالية: ورقة العمل WP/395 ("الأمن الإلكتروني في الطيران - التقدم إلى الأمام") المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA).

المناقشة

أكد وفد رومانيا على أن الثورة الرقمية قد نجحت في إحداث تغييرات عميقة في المجتمع، كان من نتيجتها أن أصبحت منظومة الطيران الحديثة مترابطة عالمياً، ومعتمدة بشكل متزايد على تكنولوجيا اتصالات المعلومات والبنية الأساسية الرقمية. غير أن ذلك الترابط قد نشأت عنه أيضاً حالة من التبعية المتبادلة والضعف إزاء التهديدات الناشئة وهي حالة يتعين معالجتها. ومن خلال الإشارة إلى أن حوادث خرق أمن المعلومات التي تقع على نطاق عالمي صارت متزايدة بشكل ملموس، سواء من حيث وتيرة

وقوعها ودرجة تعقيدها، شدد الوفد على أنه لذلك فقد أصبح من الضروري أن يتم وضع استجابة فعالة ومنسقة تعمل على تعزيز القدرة على الصمود في وجه الهجمات الإلكترونية وتوفير الحماية للبنية الأساسية للمعلومات الحرجة في قطاع الطيران. كذلك أثنى وفد رومانيا على العمل الذي قامت به الإيكاو في هذا الشأن من خلال "مجموعة دراسة الأمانة العامة للأمن الإلكتروني" (SSGC)، كما رحب باستراتيجية الأمن الإلكتروني التي قدمها المجلس في ورقة العمل WP/28، باعتبارها أول استجابة شاملة ووافية. ونكر الوفد بأنها تأتي كنتاج للتعاون الذي تم داخل مجموعة الدراسة ومن خلال قمة الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني التي عُقدت في دبي بالإمارات العربية المتحدة في الفترة من ٤-٦/٤/٢٠١٧، وكذلك مؤتمر قمة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني بأوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا والذي نظّمته الإيكاو في بوخارست برومانيا في الفترة من ٧ إلى ٩/٥/٢٠١٨، وغيرها من الفعاليات. وشدد وفد رومانيا على ضرورة ضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب عند معالجة مسألة الأمن الإلكتروني.

١٠٤- لذلك فقد أيد وفد رومانيا ورقة العمل WP/28 التي أوردت استراتيجية الأمن الإلكتروني المقترحة، ومشروع قرار الجمعية العمومية المنقح بشأن معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني. وأكد الوفد على ضرورة إتمام استراتيجية الأمن الإلكتروني بوضع خطة عمل قوية ومتعددة التخصصات من خلال الآليات الملائمة مع ضمان الإدارة الكفء والفعالة، بالإضافة إلى الشفافية التامة.

١٠٥- ومع الإشارة إلى أن مسألة هيكل إدارة الأمن الإلكتروني داخل الإيكاو قد تم تناولها في ورقة العمل WP/219 (المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)) وورقة العمل WP/172 (منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)) وورقة العمل WP/221 (الإمارات العربية المتحدة)، وورقة العمل WP/243 (المجلس الدولي للمطارات)، وورقة العمل WP/283 (فرنسا)، وورقة العمل WP/427 (الولايات المتحدة الأميركية)، أوضح وفد رومانيا أن في رأيه أن أنشطة الأمن الإلكتروني التي تتم داخل الإيكاو تعاني حالياً من حالة انشفاق، وهو ما لا يسمح بتطبيق نهج فعال وشامل بشأن هذه المسائل الحرجة من أجل تطوير منظومة الطيران بشكل أكبر. كذلك فقد أشار إلى أن الهيكل الإداري لا بد وأن يستوفي المعايير التالية: (١) العمل بشفافية في كافة مجالات الطيران كالأمن والسلامة والملاحة الجوية والأمن؛ (٢) ضرورة مواصلة العمل الجاري الذي تضطلع به كل من "مجموعة دراسة الأمانة العامة للأمن الإلكتروني" (SSGC) و"مجموعة دراسة إطار الثقة" (TFSG) في إطار هيكل إداري جديد وشامل؛ (٣) التوافق مع أحكام جميع الملاحق بـ"اتفاقية الطيران المدني الدولي" التي تنطبق لهذه المسألة والتي قد تتأثر بمسألة الأمن الإلكتروني وغيرها من الوثائق ذات الصلة بهذا الموضوع؛ (٤) الحرص على ألا يزيد عدد الخبراء المختصين عن الحد المعقول؛ (٥) أن تتولى الدول الأعضاء إدارة ذلك الهيكل الإداري، حسبما دعت إليه ورقة العمل WP/219 (المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)).

١٠٦- وأعرب مندوب رومانيا عن تأييده لورقة العمل WP/221 (الإمارات العربية المتحدة)، مؤكداً على أهمية ضمان التوافق التام بين القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن الإلكتروني والتي ترد في كل ملحق من الملاحق التي تتناول هذا الموضوع. كذلك أكد المندوب في هذا الصدد على أنه لا داعي لإعداد قواعد وتوصيات دولية بشأن الأمن الإلكتروني وتضمينها في جميع الملاحق.

١٠٧- وأعرب مندوب كل من الدنمارك وإندونيسيا وسنغافورة وتربينداد وتوباغو ومراقب اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) عن تأييدهم لاستراتيجية الأمن الإلكتروني التي أوردتها ورقة العمل WP/28 (المجلس)، كذلك اتفق المندوبون على أن هناك ضرورة للقيام ببعض العمل من أجل وضع خطة عمل شاملة دعماً لهذه الاستراتيجية، ويشمل ذلك إرساء السياسات والقواعد والتوصيات ذات الصلة بهذا الموضوع وإعداد الإرشادات وأفضل الممارسات التي تتناول عملية صنع القرار استناداً إلى المخاطر وتطبيق نهج شامل، مع مراعاة اعتبارات السلامة.

١٠٨- وأعرب مندوب نيوزيلندا عن تأييده لفكرة وضع مبادئ متسقة ومتفق عليها لتنظيم الأمن الإلكتروني، وذلك على النحو الوارد ذكره في ورقة العمل WP/28، كما أكد على أهمية أن تعمل الدول على ضمان تحقيق المنظمات الوطنية والقطاعات مستويات عالية من الأمن الإلكتروني، علاوة على أهمية قيام الإيكاو بوضع مواد إرشادية لمساعدة الدول على إنشاء أطر وطنية للأمن الإلكتروني لديها. وأيد أيضاً تطبيق نهج يستند إلى الأداء أو المبادئ.

١٠٩- وأيد مندوب زامبيا ورقتي العمل WP/28 (المجلس) و WP/221 (الإمارات العربية المتحدة)، مؤكداً على أهمية وضع قواعد وتوصيات دولية تعالج مسألة الأمن الإلكتروني.

١١٠- وأعرب مندوب سويسرا عن تأييده لاقتراح تحديث قرار الجمعية العمومية بشأن معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني على النحو الوارد ذكره في المرفق (أ) بورقة العمل WP/28. وفيما يتعلق بورقة العمل WP/221 (الإمارات العربية المتحدة)، فقد اتفق المندوب مع وجهة النظر التي أبدتها مندوب رومانيا وهي عدم وجود حاجة إلى تضمين كل ملحق من الملحق قواعد وتوصيات دولية تتعلق بالأمن الإلكتروني، بحيث تُدرج فقط حيثما يستلزم الأمر ذلك، واقترح أيضاً تخصيص موارد لإعداد مثل هذه القواعد والتوصيات.

١١١- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن تأييده لورقتي العمل WP/28 و WP/221، كما أثنى على استراتيجية الأمن الإلكتروني مؤكداً أنها طرحت نقاطاً هامة عن ثقافة الأمن في سياق الأمن الإلكتروني. وأكد أيضاً على أن الدول بإمكانها أن تشرع في تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني على الفور دون الحاجة إلى الانتظار حتى تنتهي الإيكاو من إعداد القواعد والتوصيات الدولية. وأوضح مندوب الاتحاد الروسي أنه على الرغم من أن بلاده لم تصدق بعد على بروتوكول بيجين، يجري حالياً العمل على ذلك، كما تم بالفعل إدخال تعديلات على التشريعات الوطنية بحيث تنفذ فعلياً أحكام بروتوكول بيجين.

١١٢- وكرر مندوب هولندا التعليقات التي أدلى بها مندوب رومانيا بشأن ورقات العمل WP/28 (المجلس) و WP/219 (المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)) و WP/221 (الإمارات العربية المتحدة)، مؤكداً على أهمية وضع خطة عمل لضمان تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني بفعالية وكفاءة وشفافية تامة. وأكد أيضاً على ضرورة أن تعالج الإيكاو تحديات الأمن الإلكتروني على نحو فعال ومنسق وشامل.

١١٣- وتلخيصاً للمناقشة التي دارت، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية أثنى على جهود الإيكاو وعلى عمل مجموعة الدراسات التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) فيما يتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني. وعلى وجه الخصوص، فقد رحبت باستراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني وأقرتها، وشددت على أهمية وضع خطة عمل مستدامة وشاملة لتنفيذ هذه الاستراتيجية، فضلاً عن مواصلة العمل على وضع إطار قوي للأمن الإلكتروني. وفي محاولة لمواصلة تعزيز اتباع نهج متسق ومتناسك من أجل إدارة التهديدات والمخاطر الإلكترونية، ووافقت اللجنة على توصية الجلسة العامة باعتماد التحديث المقترح لقرار الجمعية العمومية بشأن الأمن الإلكتروني في الطيران المدني، الوارد في المرفق (أ) بورقة العمل WP/28، والذي سيحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٩.

الأمن الإلكتروني - الهيكل الإداري والتنفيذ والإرشادات وتحديثات أخرى تُقدم إلى الجمعية العمومية

١١٤- قدم مندوب فرنسا ورقة العمل WP/283 ("النهج الاستراتيجي بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران") التي سلطت الضوء على قيام فرنسا بإنشاء مجلس الأمن الإلكتروني للنقل الجوي في أبريل ٢٠١٨ لضمان التنسيق الفعال في معالجة كافة المسائل ذات الصلة بالأمن الإلكتروني في الطيران المدني، وتناولت بالتفصيل تجربتها مع المجلس المذكور. وأكدت الورقة

على أنه ينبغي الترحيب باستراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني ودعمها عبر إنشاء هيئة تعاونية عابرة للقطاعات ومكرسة لهذا الموضوع.

١١٥- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/283 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن توصي جميع الدول بإقامة تنسيق وطني يتسم بالكفاءة ما بين سلطات الطيران المدني الخاصة بها والوكالات المعنية المسؤولة عن الأمن الإلكتروني بما في ذلك وضع آليات تنسيق على المستويين الاستراتيجي والتشغيلي بمساعدة جميع مقدمي الخدمات والجهات المعنية في قطاع الطيران؛
- (ب) أن تشدد على أهمية العمل والتنسيق الفعالين عبر القطاعات بين أقسام السلامة والأمن في الأمانة العامة للإيكاو والمجموعات وأفرقة الخبراء التابعة لها؛
- (ج) أن تحت مجلس الإيكاو على تحديد وإنشاء هيئة عابرة للقطاعات معنية بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني ضمن الإيكاو، مثل فريق خبراء يتم إنشاؤه وفقاً لوثيقة "توجيهات لأفرقة خبراء لجنة النقل الجوي واللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع" (Doc 9482)، وذلك من أجل توحيد ومواءمة جميع الأنشطة والوثائق المرتبطة بالأمن الإلكتروني، بما في ذلك إطار الثقة.

١١٦- وقدم مندوب الولايات المتحدة ورقة العمل رقم WP/427 ("مقترح لنظام إدارة الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية في الإيكاو") التي سلطت الضوء على أن الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية في منظومة الطيران هي مسألة شاملة متعددة القطاعات، تؤثر على كل جوانب الطيران العالمي تقريباً. وكما أقرت الجمعية العمومية في قراراتها ٣٩-١٨ و ٣٩-١٩، فإن منظومة الطيران العالمي صارت أكثر تعقيداً وتكاملاً من خلال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ونظراً للتعقيدات التي تنطوي عليها المعلومات والاتصالات الرقمية وشدة الاعتماد عليها، فإن الحاجة إلى الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية تصبح أكثر إلحاحاً مع كل تقدم تكنولوجي وفي سياق التحديث المتواصل لمنظومة الطيران. وفي حين أقر مندوب الولايات المتحدة بأن الإيكاو تحرز تقدماً كبيراً بإعدادها لاستراتيجية الأمن الإلكتروني في الطيران (انظر المرفق (ب) بورقة العمل WP/28)، أكد المندوب على ضرورة التركيز على نُظم إدارة الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية في الإيكاو. وأوضح أن نُظم الإدارة السليمة تتيح تحقيق الكفاءة في تبادل المعلومات بهدف معالجة مسألتَي الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية بصورة أفضل وأكثر شمولاً، أما نُظم الإدارة الحالية فهي تؤدي إلى تشتت العمل على هذه المسائل على نحو يؤثر سلباً على منظومة الطيران المتكاملة.

١١٧- وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن الكثير من الدول الأعضاء ومؤسسات القطاع قد أدركت تلك المشكلة وقدمت توصيات للجمعية العمومية تدعو إلى إنشاء فريق خبراء جديد يختص بالأمن الإلكتروني. إلا أنه أكد على أن إنشاء فريق خبراء في الإيكاو يكون لغرض محدد وهو وضع حلول للمشكلات المتخصصة أو إعداد قواعد قياسية لأعمال تطوير الملاحة الجوية المقررة، وذلك على النحو المنصوص عليه في الفقرة ١-٢ من وثيقة "توجيهات لأفرقة خبراء لجنة النقل الجوي واللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع" (Doc 9482). وأكد مندوب الولايات المتحدة أن مسألتَي الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية هما أشمل وأوسع نطاقاً من كونهما مجرد مشكلة متخصصة، وأنه ينبغي في الوقت الحاضر استخدام القواعد المطبقة على مستوى القطاع بشأن الأمن الإلكتروني، بدلاً من وضع قواعد وتوصيات جديدة أو ملحق جديد خاص بالإيكاو. وسلط المندوب الضوء على اقتراح الولايات المتحدة بأن تعمل اللجنة التنفيذية المقترحة تحت رقابة المجلس مباشرة، على أن يحدد المجلس كذلك اختصاصات اللجنة المقترحة وعضويتها من خلال وثيقة جديدة تتناول "التوجيهات الخاصة باللجنة المعنية بالأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية". وسيُعاد ترتيب كل من مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) ومجموعة دراسة إطار الثقة ضمن اللجنة الفنية الجديدة، مع مراعاة المهام والجهود والتكاليف اللازمة كي يتسنى للجنة الفنية أداء دورها.

وستستعين اللجنة بالخبراء المتخصصين في مجالات متعددة تشمل العديد من التخصصات مع تفادي بيروقراطية إشراك العديد من المكاتب والإدارات وأولوياتها.

١١٨- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/427 إلى القيام بما يلي:

- (أ) توجيه مجلس الإيكاو إلى تشكيل لجنة فنية جديدة للمجلس تُعنى بمسائل الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية، على النحو المقترح في الورقة؛
- (ب) حث الدول على دعم استراتيجية الإيكاو المقترحة بشأن الأمن الإلكتروني، والتي وضعتها مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) (انظر المرفق (ب) بورقة العمل WP/28)؛
- (ج) حث الدول على دعم أعمال مجموعة دراسة إطار الثقة (TFSG).

١١٩- عرض المراقب من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ورقة العمل WP/243 ("الأمن الإلكتروني")، التي سلطت الضوء على أهمية التصدي لمخاطر الأمن الإلكتروني والحاجة إلى التعاون الدولي، و"توحيد" الحكامة والسياسات والممارسات المتسقة والعملية. وأشاد بورقة العمل WP/28 التي اقترح فيها المجلس استراتيجية للأمن الإلكتروني للطيران، فضلاً عن ورقات العمل الأخرى المقدمة. وأكد المراقب أن الأمن الإلكتروني أصبح خطراً حقيقياً على قطاع الطيران، ويتطلب نظاماً مرناً ودفاعات قوية وفعالة. ولمعالجة هذا الخطر، يعمل المجلس الدولي مع المطارات لتعزيز أفضل الممارسات، ولكنه أدرك أن التعاون مطلوب بين منظمة الطيران المدني الدولي والدول والقطاع، إلى جانب وضع الإيكاو رؤية واستراتيجية واضحتين وتعاون متعدد التخصصات.

١٢٠- دُعيت الجمعية في ورقة العمل WP/243 إلى ما يلي:

- (أ) أن تدعم استراتيجية الأمن الإلكتروني (انظر ورقة العمل WP/28، المرفق (ب)) وتطالب الإيكاو بالعمل مع الدول والقطاع لوضع خطة عمل لدعم الاستراتيجية؛
- (ب) أن تعترف بالحاجة الفورية إلى نهج متعدد التخصصات لمعالجة الأمن الإلكتروني؛
- (ج) أن تطلب إلى الإيكاو أن تستكمل بسرعة تقييماً لهيكل الإدارة الحالي للأمن الإلكتروني، مع النظر بجديّة في إنشاء فريق خبراء مسؤول عن الأمن الإلكتروني ينظر في مجمل مسائل الأمن والسلامة والمرونة والاستمرارية التشغيلية. ويجب أن يتضمن الفريق موارد ماهرة مناسبة من الدول والقطاع لإحراز تقدم في العمل المحدد في استراتيجية الأمن الإلكتروني، وينبغي أن تنظمه معاً لجنة الملاحة الجوية وإما لجنة التدخل غير المشروع أو لجنة النقل الجوي؛
- (د) أن تطلب أن يشرك المجلس القطاع والدول عند تحديد السياسة والاستراتيجية والخطط والمعايير المتعلقة بالأمن الإلكتروني للطيران.

١٢١- وقدم المراقب من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) ورقة العمل WP/172 ("المرونة الإلكترونية")، التي ناقشت المسألة الحاسمة المتعلقة بالأمن الإلكتروني والحاجة إلى طريقة أكثر فعالية للتصدي له، وطلبت أن تسرع الإيكاو العملية لتوفير الإرشاد والتوجيه للدول وأصحاب المصلحة ضمن القطاع العاملين في الأقاليم بشأن الحماية الإلكترونية. وأبرزت الورقة أن الاستخدام الرقمي في الطيران في المستقبل القريب والروابط العالمية لنظم إدارة الطيران وحركة الطيران من شأنهما أن يشكلا تحديات لتحسين النظام، لأن الأعطال في النظم الفردية أو الهجمات عليها قد تؤثر على نظام الطيران بأكمله. ولهذا السبب، ينبغي أن توفر الإيكاو القيادة في مجال توفير التوجيه والتنسيق ووضع التنظيمات. وفي حين أن المنظمة تعمل حالياً

مع "مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني" (SSGC) و"مجموعة دراسة إطار الثقة" (TFSG). لتقييم المشاكل، فإنها ترى أن هيئة حسنة الإدارة تعمل مباشرة برعاية مجلس الإيكاو، ستوفر الكفاءة والوثيرة اللازمتين لمواصلة العمل في مجال الأمن الإلكتروني، واقترحت الورقة إنشاء "فريق خبراء معني بالمرونة والسلامة والأمن الإلكتروني" (CRSSP). وستبقى مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني" (SSGC) و"مجموعة دراسة إطار الثقة" (TFSG) تابعتين لفريق الخبراء.

١٢٢- دعت الجمعية في ورقة العمل WP/172 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تقر بالحاجة إلى اتباع نهج متعدد التخصصات سريع وجيد الإدارة إزاء الأمن الإلكتروني؛
 (ب) أن تحت مجلس الإيكاو على إنشاء "فريق خبراء معني بالمرونة والسلامة والأمن الإلكتروني" (CRSSP) بإدارته مجلس تحت مظلة لجنة النقل الجوي؛
 (ج) أن تحت مجلس الإيكاو على إنشاء فريق عمل في إطار فريق الخبراء المعني بالمرونة والسلامة والأمن الإلكتروني الذي تم تشكيله حديثاً من أجل إنشاء إطار عمل للثقة في مجال الطيران.

١٢٣- وقدم المراقب من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) ورقة العمل WP/219 ("اقتراح بشأن هيكل إدارة الإيكاو للأمن الإلكتروني")، التي اقترحت إنشاء كيان موحد ومتعدد التخصصات تابع للمنظمة، تحكمه الدول الأعضاء بمشاركة مباشرة من القطاع. وأقرت الورقة بأن رؤية منظمة الطيران للأمن الإلكتروني العالمي حددت الحاجة إلى أن يكون النظام الإيكولوجي للطيران قادراً على الصمود في وجه الهجمات الإلكترونية، مع الاستمرار في الابتكار والنمو. وأوضح المراقب أن أفرقة الخبراء وأفرقة الدراسة الحالية المعنية بالأمن الإلكتروني ليست فعالة بما فيه الكفاية في تنسيق أنشطة الإيكاو في هذا المجال. وسيكون بإمكان كيان مركزي للأمن الإلكتروني أن يعالج بعض المسائل التي تحددت من خلال دعم الحاجة إلى إدارة أنشطة الأمن الإلكتروني على نطاق عالمي في مجال الطيران. وقال إن إنشاء كيان جديد لمنظمة الطيران ضروري لتحقيق احتياجات وأهداف أوساط الطيران المدني العالمية، بما في ذلك شركات الطيران والمطارات والدول وشركات صناعة الطيران. وينبغي أن توزن مزايا وعيوب الهيئات المختلفة، مثل فريق خبراء أو لجنة فنية، بعناية مقابل احتياجاتها وأهدافها. وأكد المراقب من المجلس التنسيقي أن القطاع لديه الكثير مما يمكن أن يسهم به، وطلب أن تعتبر مشاركته المباشرة ودوره جزءاً من القرار النهائي للإيكاو.

١٢٤- وأبرز المراقب من المجلس التنسيقي أن ورقة العمل WP/219 تشاطر نفس المقترحات الأساسية التي قُدمت في ورقات العمل: WP/283 (فرنسا)، و WP/427 (الولايات المتحدة)، و WP/243 (ACI)، و WP/172 (CANSO). وأكد على أهمية مراعاة ورقة العمل WP/369 التي قدمها المجلس التنسيقي إلى اللجنة الفنية للنظر فيها فيما يتعلق بالحاجة إلى ربط أنشطة "مجموعة دراسة إطار الثقة" (TFSG) باستراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني والحاجة إلى التنسيق عبر التخصصات في مجمل إدارات المنظمة.

١٢٥- دعت الجمعية العمومية في الورقة WP/219 إلى ما يلي:

- (أ) أن تطلب إلى المجلس إنشاء كيان للأمن الإلكتروني للطيران المدني، برعاية الدول الأعضاء بدعم من القطاع، يمكن أن يعمل بشكل جامع لتوحيد وتنسيق الأنشطة المتصلة بالأمن الإلكتروني عبر الإيكاو؛

- (ب) أن تطلب إلى المجلس الموافقة على استراتيجية الأمن الإلكتروني التي وضعتها "مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني" (SSGC) (انظر ورقة العمل WP/28، المرفق (ب))، مع التسليم بأن نظام الأمن الإلكتروني لم يكن منظماً لمعالجة الطبيعة الأفقية الشاملة للأمن الإلكتروني؛
- (ج) أن تكلف الأمانة العامة بالتنسيق مع الدول والصناعة لكي تتجانس عمليات إدارة مخاطر الأمن الإلكتروني، مع مراعاة أعمال المواءمة التي تم إنجازها بالفعل على الصعيدين الإقليمي أو الوطني؛
- (د) أن تطالب المجلس بأن يحث الدول من مختلف الأقاليم على تطوير قدرات إدارة أزمات الأمن الإلكتروني والتنسيق على المستوى الدولي لمنع فقدان ثقة الركاب بسبب حادث محلي للأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

١٢٦- قدم مندوب جمهورية فنزويلا البوليفارية ورقة العمل WP/348 [مقترح لإنشاء نقاط اتصال للأمن الإلكتروني (PoC)]، ودعا الدول إلى وضع وتنفيذ آلية اتصال موثوقة لضمان عدم تعطيل الطيران المدني بسبب الهجمات الإلكترونية. ودعت الجمعية إلى إصدار تعليمات إلى المجلس بأن يطلب إلى الأمانة العامة أن تصمم وتنفذ شبكة من نقاط الاتصال المعنية بالأمن الإلكتروني تتصدى بسرعة وكفاءة وأمان للتحديات العالمية للتهديدات، وأن تنفذ المواصفات الواردة في الملحق ١٧ — "الأمن".

١٢٧- قدم مندوب جمهورية فنزويلا البوليفارية الوثيقة WP/394 ("تصميم الارشادات الفنية للدول لتنفيذ متطلبات الأمن الإلكتروني للإيكاو")، التي طلبت الحصول على المعلومات والمواد التوجيهية للدول للمساعدة في تنفيذ القواعد الدولية، وتصميم الاستراتيجيات، وتطبيق أفضل الممارسات لحماية الهياكل الأساسية الحيوية ونظم الاتصالات من أعمال التدخل غير المشروع التي يمكن أن تهدد سلامة الطيران المدني. ودعت الجمعية إلى أن تكلف المجلس بأن يطلب إلى الأمانة العامة أن تضع مواد إرشادية، تعدل في فترات زمنية مناسبة حسب الحاجة، من أجل مساعدة الدول الأعضاء في التصدي للتهديدات الإلكترونية وفي تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران الواردة في الملحق ١٧ — "الأمن".

١٢٨- لوحظ ورقتا المعلومات التاليتان أيضا: WP/490 : "Experiencia en la implementación de medidas de ciberseguridad en la aviación civil" التي قدمتها جمهورية فنزويلا البوليفارية؛ والورقة WP/532 ("أمن الطيران الإلكتروني") المقدمة من قطر.

المناقشة

١٢٩- في معرض الإعراب عن تأييدها لورقة العمل WP/283 (فرنسا)، وكذلك للأوراق الأخرى المقدمة، أكدت مندوبة النرويج على ضرورة المضي قدماً في التصدي للتحديات في مجال الأمن الإلكتروني وأكدت أن المنظمة هي المحفل المناسب لدفع العمل إلى الأمام على الصعيد العالمي. وشددت على الحاجة إلى اتباع نهج أكثر شمولية لمعالجة مختلف جوانب الأمن الإلكتروني، وكررت تأكيد أهمية العمل والتنسيق الفعالين بين فرعي الأمن والسلامة بالأمانة العامة للمنظمة، والمجموعات والأفرقة المرتبطة بها. وأعربت مندوبة النرويج أيضا عن تقديرها للمعلومات التي قدمتها فرنسا في الوثيقة WP/283 بشأن التنسيق الداخلي للدولة بين أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص المعنيين بالأمن الإلكتروني.

١٣٠- أعرب مندوب إسرائيل أيضا عن تأييده لورقة العمل WP/283، ولا سيما لنهج فرنسا فيما يتعلق بإقامة تنسيق وطني فعال بين سلطات الطيران المدني والسلطات الأخرى ذات الصلة من أجل التصدي للأمن الإلكتروني. وأبرز أن هيئة الطيران المدني الإسرائيلية، إدراكاً منها بأن الأمن الإلكتروني للطيران يشكل تحدياً مشتركاً لمنظمي الطيران والوكالات الأمنية، أبرمت

مذكرة تفاهم مع المدير الوطني الإسرائيلي للأمن الإلكتروني من أجل تيسير جميع أنشطة الأمن الإلكتروني الفرعية للطيران، بما في ذلك أنشطة الرقابة والبحث والتطوير. وأكد مندوب إسرائيل أنه منذ إبرام مذكرة التفاهم، تمكنوا من التعاون معاً بشكل أكثر كفاءة وفعالية، ومن إطلاق عدة مشاريع وطنية ومبادرات دولية أيضاً. وهكذا أظهرت تجربة إسرائيل أن هذا النهج الشامل عبر القطاعات، بالتعاون الوثيق بين الوكالات، أثبت أهميته الجوهرية لضمان الكفاءة وكان هاماً بالنسبة لجميع مجالات القطاع.

١٣١- وإذ أكد مندوب إيطاليا أن الأمن الإلكتروني يشكل تهديداً ناشئاً يتجاوز كثيراً الطيران المدني، رحب بالنهج الاستراتيجي الذي قدمته فرنسا في ورقة العمل WP/283، حيث سلط الضوء على الجوانب الأساسية التي يتعين تطويرها وتنفيذها لضمان سلامة وأمن النقل الجوي والتنسيق الفعال بين مختلف السلطات الوطنية. ولاحظ في هذا الصدد عدم وجود تنسيق فعال بين فرعي الأمن والسلامة التابعين للأمانة العامة للمنظمة والمجموعات والأفرقة المرتبطة بها. وأكد مندوب إيطاليا، في معرض تأكيده على الحاجة إلى اتباع نهج شامل إزاء أمن الطيران الإلكتروني، أنه سيسهم في بناء نظام قوي قادر على الصمود في وجه تهديدات الأمن الإلكتروني وفي الحفاظ على استمرارية خدمات النقل الجوي. وأعرب عن تأييده لورقة العمل (WP/243) المقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ولا سيما من أجل وضع خطة عمل لدعم استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني.

١٣٢- وأكد مندوب باراغواي مجدداً أهمية حماية نظم وبيانات البنية الأساسية الحيوية للطيران المدني من التهديدات الإلكترونية وشدد على ضرورة أن تعمل المنظمة والدول الأعضاء فيها وأصحاب المصلحة الآخرون بشكل تعاوني لوضع إطار عالمي فعال ومنسق للتصدي لتحديات الأمن. وأعرب عن تأييده لورقتي العمل: WP/348 و WP/349 (من جمهورية فنزويلا البوليفارية).

١٣٣- وأيد مندوب نيكاراغوا جميع الأوراق المقدمة، ولا سيما WP/348 التي اقترحت إنشاء شبكة من نقاط الاتصال للأمن الإلكتروني التي تعالج بسرعة وكفاءة وأمان التحديات العالمية للتهديدات الإلكترونية، وتنفذ المواصفات الواردة في الملحق ١٧. وشدد على ضرورة أن تقدم المكاتب الإقليمية التابعة للمنظمة الدعم للدول في تنفيذ الاستراتيجية المقترحة للأمن الإلكتروني التي اقترحتها الإيكاو (انظر ورقة العمل WP/28، المرفق (ب)).

١٣٤- وفي معرض الإعراب عن تأييده لورقة العمل WP/283 (فرنسا)، شدد مندوب أسبانيا على الحاجة إلى تنسيق فعال للأمن الإلكتروني للطيران على الصعيد العالمي بدعم من الدول والقطاع وأصحاب المصلحة الآخرين، فضلاً عن ضرورة إنشاء هيكل إداري يشمل جميع جوانب صنع السياسات في مجال الطيران. ووافق على أن يفي هيكل الإدارة بالمعايير التي ذكرها مندوب رومانيا سابقاً (انظر الفقرة ١٠٧ أعلاه)، وأكد على ضرورة مراعاة النقاط التي أثارها الأخير في مداخلته. وقد شارك مندوب هولندا هذا الرأي.

١٣٥- شاطر مندوب هولندا رأي أسبانيا. وأكد أنه قبل اتخاذ قرار بشأن هيكل الإدارة، من الأهمية بمكان أن تكون هناك رؤية واضحة لدور هيئة الأمن الإلكتروني، فعلى سبيل المثال، لا بد أن يتم تحديد ما إذا كان سيكون لها دور استشاري فقط فيما يتعلق بالمرفقات والأفرقة التي يحتمل أن تتأثر بالأمن الإلكتروني أو أنها ستكون باقتراح القواعد والتوصيات المتصلة بالأمن الإلكتروني. وأيد مندوب هولندا الورقة WP/221 (الإمارات العربية المتحدة)، رهناً بالملاحظة التي أدلى بها مندوب رومانيا بأن القواعد والتوصيات المتصلة بالأمن الإلكتروني لا تحتاج بالضرورة إلى تطويرها لجميع المرفقات. واقترح تعديل الفقرة (ب) من الاجراء في تلك الورقة وفقاً لذلك، أي بإدراج كلمة "ذات صلة" قبل كلمة "ملحق" بحيث تكون الصيغة التالية "تكليف الإيكاو بضمان وضع القواعد والتوصيات الدولية المتصلة بالأمن الإلكتروني لكل ملحق ذي صلة، وذلك بمشاركة خبراء سلامة الطيران مشاركة نشطة".

١٣٦- وأيد مندوب سويسرا هذه التعليقات تأييداً تاماً، وأشار إلى أن الورقة WP/427 (الولايات المتحدة) تتضمن بعض العناصر المثيرة للاهتمام التي يمكن استخدامها لزيادة تطوير هيكل الإدارة، ولا سيما فكرة إنشاء لجنة فنية جديدة تابعة للمجلس بشأن الأمن الإلكتروني والمرونة. وقال إنه يؤيد كذلك هذا النهج من القاعدة إلى القمة في هذا الشأن.

١٣٧- وفي معرض الإعراب عن تأييده لورقات العمل: WP/172 (منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)) و WP/283 (فرنسا) و WP/427 (الولايات المتحدة)، أكد مندوب البرازيل أنه يفضل هيكل إدارة الأمن الإلكتروني للطيران الذي اقترحتة الولايات المتحدة في الورقة الأخيرة.

١٣٨- وأيدت مندوبية الكاميرون الإجراءات المقترحة في ورقات العمل التالية: WP/243 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/283 (فرنسا) و WP/427 (الولايات المتحدة) و WP/219 (مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)) فيما يتعلق بتحسين إدارة المسائل المتصلة بالأمن الإلكتروني. وفي معرض تأكيدها على ضرورة معالجة مسائل الأمن والقدرة على الصمود معالجة شاملة، دعت إلى إنشاء كيان يضم خبراء من الدول الأعضاء يعملون جنباً إلى جنب مع إدارة الملاحة الجوية التابعة للمنظمة وإدارة النقل الجوي لمعالجة القضايا الشاملة المتصلة بالأمن الإلكتروني، ولا سيما السلامة والأمن والمرونة والاستمرارية التشغيلية.

١٣٩- وردد مندوب كندا التعليقات التي أدلى بها مندوب البرازيل تأييداً لرؤية الولايات المتحدة لهيكل إدارة الأمن الإلكتروني (WP/427)، ووافق على مداخلتي مندوب سويسرا وهولندا. وشدد على أنه مهما كانت نتيجة المناقشة، من الضروري ضمان وجود إدارة ملائمة ومناسبة تراعي الطابع المتعدد التخصصات للأمن الإلكتروني وتسد الفجوة بين السلامة والأمن.

١٤٠- وأكد مندوب لبنان أهمية الأمن الإلكتروني في حماية البيانات والنظم الإلكترونية للمطارات وللطائرات ونظم الملاحة الجوية ونظم الأرصاد الجوية ونظم الهبوط الآلي وبالتالي في مكافحة الإرهاب. واستشهد، على سبيل المثال، كيف يمكن لهجوم إلكتروني يشنه إرهابيون على جهاز الأمن الإلكتروني أن يؤدي إلى نتائج كارثية.

١٤١- وفي تلخيص للمناقشة، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية تدرك الحاجة إلى مواصلة عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني بصورة أكثر رسمية، مما يتيح التنسيق المنظم مع أفرقة الخبراء الأخرى التابعة للإيكاو. ولذلك، رحب بالمقترحات المختلفة المتعلقة بهيكل الإدارة في مجال الأمن الإلكتروني التي تهدف إلى التنسيق الفعال لأنشطة الأمن الإلكتروني عبر أقسام المنظمة، وضمان اتباع نهج متعدد التخصصات إزاء الأمن الإلكتروني، وتعزيز تبادل المعلومات. وقد ناقشت اللجنة التنفيذية المعايير المناسبة التي يمكن أن يقوم عليها هيكل الإدارة، بما في ذلك: (١) العمل بشفافية في جميع مجالات الطيران مثل السلامة والملاحة الجوية والأمن؛ و(٢) مواصلة العمل الجاري في إطار مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني ومجموعة دراسة إطار الثقة في إطار هيكل إداري جديد شامل؛ و(٣) الاتساق بين جميع الملاحق ذات الصلة بـ"اتفاقية الطيران المدني الدولي" التي يحتمل أن تتأثر بالأمن الإلكتروني وغيرها من وثائق الإيكاو؛ و(٤) الاحتفاظ بالخبراء المعنيين بعدد يمكن التحكم فيه؛ و(٥) كانت الدول الأعضاء تدير الهيكل وكفل مشاركة أصحاب المصلحة في القطاع. وبناء على ذلك، اتفقت اللجنة التنفيذية على أن تقوم الإيكاو بسرعة بإجراء دراسة جدوى وتحليل للثغرات لكي ينظر فيها المجلس، بهدف تحديد أنسب هيكل لإدارة الأمن الإلكتروني وآلية التنسيق، مع مراعاة المعايير المناسبة.

١٤٢- ورحبت اللجنة التنفيذية بتجارب التنفيذ التي شاطرتها الدول والقطاع، معترفة بأهمية تبادل المعلومات والتوجيه لجميع أصحاب المصلحة. ولذلك، ينبغي أن تكفل الإيكاو استمرار تطوير شبكة نقاط الاتصال للأمن الإلكتروني (PoC) الجاري حالياً، فضلاً عن مواصلة صيانة وتحديث "قاعدة بيانات الأمن الإلكتروني".

التعاون والتنسيق

١٤٣- عرض مندوب الإمارات العربية المتحدة ورقة العمل WP/251 ("تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة والاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية")، المقدمة من أستراليا والمملكة المتحدة ودولته. وشددت الورقة على أن ترتيبات نقطة التفتيش الأمني الواحدة زادت من التعاون والتنسيق بين الدول عند تنفيذها وفقاً لأحكام الملحق ١٧، وسلطت الضوء على مذكرة التفاهم الثلاثية حول تدابير أمن الطيران المطبقة على نقل الأمتعة اليدوية على الطرق الجوية بين الدول الثلاث المذكورة الموقعة في مارس ٢٠١٨ في دبي من أجل النهوض بالتعاون والتنسيق المعززين في مجال أمن الطيران. وكان الاتفاق متجذراً في المبادئ الجديدة المتعلقة بالتعاون الدولي لأمن الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي، وكان واحداً من المبادئ الأولى من نوعها التي تبرم. وأكدت الورقة أنه بما أن تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة لا يزال منتشرًا في جميع أنحاء العالم، لذا ينبغي تشجيع الدول على الدخول في ترتيبات تعاونية مع البلدان لتنفيذ مثل نقاط التفتيش المذكورة لتعزيز استدامة نظام أمن الطيران.

١٤٤- دُعيت الجمعية في ورقة العمل WP/251 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تطلب الى الدول مواصلة اعتماد مبادئ التعاون الدولي على النحو المحدد في اتفاقات الخدمات الجوية والاعتراف بتدابير أمنية مماثلة؛
- (ب) أن تدعم ضرورة أن تبرم الدول ترتيبات تعاونية، مثل الاتفاقات الثنائية و/أو المتعددة الأطراف، وأن تنفذ ترتيبات نقطة تفتيش أمنية واحدة وفقاً للصياغة التنظيمية المحددة للملحق ١٧ و"دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو" (الوثيقة Doc ٨٩٧٣) بهدف زيادة استدامة نظام أمن الطيران عن طريق تجنب الازدواجية غير الضرورية في الضوابط الأمنية، وذلك بما يتفق مع تقييم المخاطر في كل دولة.

١٤٥- ثم قدم مندوب الإمارات العربية المتحدة ورقة العمل WP/148 ("ترتيبات تعاونية بين الدول في تخفيف المخاطر الأمنية على الطيران المدني")، ناقش فيها الحاجة إلى تعزيز التعاون والتنسيق بين الدول بشأن تبادل المعلومات ذات الصلة بأمن الطيران من أجل تعزيز فعالية وكفاءة تدابير أمن الطيران القائمة على تحديد المخاطر على الصعيد الوطني، وعلى المستوى الإقليمي والعالمي. وأبرزت الورقة أن مصر والأردن وعمان والمملكة العربية السعودية والسودان والإمارات العربية المتحدة قد قررت التوقيع على مذكرة تفاهم متعددة الأطراف بشأن تبادل وحماية المعلومات الحساسة المتعلقة بأمن الطيران وأن دولاً أعضاء أخرى في منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة الطيران المدني العربي قد دعيت للانضمام إلى الاتفاق، حسب الاقتضاء. وكان الهدف من مذكرة التفاهم المتعددة الأطراف تلك هو تعزيز فعالية وكفاءة تدابير أمن الطيران القائمة على المخاطر. ودعيت الجمعية في ورقة العمل WP/148 إلى حث الدول على الدخول في ترتيبات تعاونية ثنائية ومتعددة الأطراف لتبادل المعلومات المتعلقة بأمن الطيران من أجل تعزيز فعالية تدابير أمن الطيران والتصدي بفعالية للتهديدات الجديدة والناشئة.

١٤٦- وقدم مندوب جنوب أفريقيا ورقة العمل WP/254 ("التعاون بين الأجهزة الأمنية") الذي أكد فيها على أن أمن الطيران ليس مسؤولية وكالة واحدة أو إدارة واحدة فقط داخل دولة ما، وقدم معلومات عن إنشاء هيكل تعاوني في "مطار أور تامبو الدولي" (أورتيا (ORTIA)) في جنوب أفريقيا من أجل التصدي للجرائم التي تطال المسافرين جواً. وأبرزت الورقة أن النتائج كانت مفيدة لأمن المنطقة المفتوحة للجمهور، وتبادل المعلومات الاستخباراتية، والثقافة الأمنية، وأن الإرادة السياسية كانت حاسمة لنجاح تلك المبادرة لأنها تتطلب تعاوناً وثيقاً ودعمًا من وزراء حكومة جنوب أفريقيا المعنيين.

١٤٧- دعت الجمعية في ورقة العمل WP/254 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تأخذ علماً بمحتوى الورقة؛
(ب) أن تشجع الدول الأخرى التي لم تفعل ذلك بعد على وضع استراتيجيات للتعاون والتنسيق وبناء الشراكات، من أجل تحسين التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية.

المناقشة

١٤٨- وفي معرض الإعراب عن تأييده لورقة العمل WP/148 (الإمارات العربية المتحدة)، أكد مندوب أسبانيا من جديد أن تبادل المعلومات ذات الصلة بأمن الطيران سيعزز فعالية وكفاءة تدابير أمن الطيران القائمة على تحديد المخاطر على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي.

١٤٩- وأيد مندوب سويسرا أيضاً ورقة العمل WP/148. وأشار إلى ورقة العمل WP/251 (أستراليا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة)، فحذر من أن دولة المغادرة هي التي تتحمل المسؤولية الكاملة عن التدابير الأمنية في المطارات وأنها ستحتاج إلى ضمان كافٍ قبل تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة. وشكر جنوب أفريقيا على تشاطرها خبرتها فيما يتعلق بالهيكل التعاوني الذي أنشئ في مطار "أورتيا" لمكافحة الجرائم، وهو عنصر هام جداً من عناصر أمن المنطقة المفتوحة للجمهور.

١٥٠- ولاحظت مندوبية أستراليا أن من دواعي سرور دولتها أن تشارك في تقديم ورقة العمل WP/251. وفي ضوء تزايد حجم السفر والتجارة، اعترفت أستراليا بالفوائد الكبيرة التي يمكن تحقيقها من الترتيبات الأمنية التي تشمل محطة واحدة لأنها توفر مجموعة من المزايا، بما فيها خفض تكاليف القطاع عن طريق القضاء على الازدواجية غير الضرورية في الضوابط الأمنية، وتوفير تجربة سفر أكثر سلاسة للمسافرين، والمساعدة في بناء علاقات أقوى وأكثر تعاوناً بين الحكومات. غير أنه، كما هو الحال مع أي آلية، من المهم، في ترشيد الأمن، ضمان الحفاظ على النتائج الأمنية أو تعزيزها.

١٥١- وأعرب مندوب إيطاليا عن تأييده لورقة العمل WP/254 (جنوب أفريقيا)، ورحب بوضع خطة أمنية تكتيكية متكاملة متعددة التخصصات للمطارات، وأكد أن هذا التعاون بين الوكالات الحكومية وأصحاب المصلحة في مجال الطيران عامل رئيسي في تحقيق الأهداف الأمنية الرئيسية بسرعة وكفاءة. وإذ لاحظ أن هذه الحقيقة قد تم الاعتراف بها أيضاً في البرنامج، وهو أحد مبادئه الأساسية التعاون وتبادل المعلومات، أعرب عن تقديره للنموذج المنفذ في مطار "أورتيا" وشجع على زيادة التعاون بين الدول وداخلها، كما دعا أيضاً لتأييد ورقة العمل WP/148 (الإمارات العربية المتحدة).

١٥٢- وأعرب مندوب السنغال أيضاً عن تأييده للوثيقة WP/148، ولا سيما تعزيز التعاون والتنسيق بين الدول من أجل تبادل المعلومات ذات الصلة عن أمن الطيران لتخفيف التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني. وشكر جنوب أفريقيا على مشاركتها تجربتها ذات الصلة في ورقة العمل WP/254.

١٥٣- وفي معرض تأييد ورقة العمل WP/254، أكد مندوب المملكة العربية السعودية مجدداً على أهمية التعاون بين الأجهزة الأمنية في حماية نظام الطيران من التهديدات. وفي معرض إشارته إلى ورقة العمل WP/148، أعرب عن تقديره لدولة الإمارات العربية المتحدة على جهودها في إبرام مذكرة تفاهم متعددة الأطراف بينها وبين مصر والأردن وعمان والمملكة العربية السعودية والسودان فيما يتعلق بتبادل وحماية المعلومات الحساسة المتعلقة بأمن الطيران. وأكد مندوب المملكة العربية السعودية أن مذكرة التفاهم سيكون لها تأثير مفيد على أمن الطيران في المنطقة.

١٥٤- ورحب مندوب المملكة المتحدة بجميع الورقات الثلاث المقدّمة، التي كان موضوعها المشترك هو العمل معاً بشكل أفضل. وشدد على أن العمل معاً بشكل أفضل أمر يجب على الجميع السعي من أجله، سواء من خلال منظمة الطيران المدني الدولي، أو على أساس التعاون بين دولة وأخرى، أو داخل الدول، أو مع القطاع. واسترعى مندوب المملكة المتحدة الانتباه إلى الورقة WP/251 (أستراليا والمملكة المتحدة والإمارات العربية المتحدة)، التي حددت فوائد نقطة التفتيش الأمني الواحدة بين الدول التي لديها نظم مماثلة لأمن الطيران، فأكد أن تلك الترتيبات الأمنية يمكن أن تؤدي إلى نظام أمن طيران أكثر كفاءة وتجنب الازدواجية، أي العمل معاً على نحو أفضل. ومع ذلك، اتفق مع مندوب سويسرا على أن معادلة التدابير والترتيبات المتعلقة بالإشراف على تلك التدابير هي أمر أساسي لحماية النظام في أي ترتيب أمني قائم على اعتماد نقطة تفتيش واحدة. وإذ أشار إلى أن الطيران شبكة تضم العديد من الكيانات الحكومية والقطاعية المختلفة، أكد مندوب المملكة المتحدة أنه من الحيوي أن تعمل جميع الكيانات بشكل تعاوني لحماية الشبكة من الأعمال الخبيثة. ولذلك، أعرب عن تأييده للإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/254 (جنوب أفريقيا) وورقة العمل WP/148 (الإمارات العربية المتحدة).

١٥٥- شجع مندوب نيجيريا، لدى تأييده لورقتي العمل WP/148 و WP/251، الدول على تبادل المعلومات ذات الصلة المتعلقة بالتهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني باستخدام ترتيبات تعاونية. وأعرب أيضاً عن تأييده لورقة العمل WP/254، ولا سيما الفقرة ب) من الإجراء التي دعيت فيها الجمعية إلى تشجيع الدول الأخرى التي لم تفعل ذلك بعد، على وضع استراتيجيات للتعاون والتنسيق وبناء الشراكات، من أجل تحسين التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية. وأعرب مندوب نيجيريا عن تقديره لجنوب أفريقيا لتقاسمها خبرتها في هذا الصدد.

١٥٦- ولخص الرئيس المناقشة، فأشار إلى أنه عند النظر في الحاجة إلى زيادة التعاون والتنسيق بين الدول، كما دعت إلى ذلك بعض الدول الأعضاء، أيدت اللجنة التنفيذية الاستنتاج الصادر عن المؤتمر رفيع المستوى بشأن أمن الطيران HLCAS/2 بأن ترتيبات نقطة التفتيش الأمنية الواحدة التي تتخذ بين الدول ذات التفكير المماثل على أساس الاعتراف بمعادلة التدابير الأمنية يمكن أن تقيّد نظام أمن الطيران عن طريق زيادة الكفاءة وفعالية استخدام الموارد. ولذلك، شجعت اللجنة التنفيذية الدول على الدخول في ترتيبات تعاونية وتنفيذ ترتيبات نقطة التفتيش الأمنية الواحدة من أجل زيادة استدامة نظام أمن الطيران عن طريق تجنب الازدواجية غير الضرورية في الضوابط الأمنية، وذلك تمشياً مع المواد التوجيهية الواردة في "دليل أمن الطيران" الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 8973) وتقييم المخاطر ذات الصلة. وفي حين أن الترتيبات الأمنية التي تقوم على نقطة التفتيش الأمني الواحدة قد تكون صعبة بالنسبة لبعض الدول للمشاركة فيها، فقد أقرت اللجنة التنفيذية بوجود نُهج أخرى لتحقيق قدر أكبر من الكفاءة في أمن الطيران. وشملت هذه النهج تعزيز التعاون بين الدول وبين الوكالات الحكومية وأصحاب المصلحة في مجال الطيران عن طريق ترتيبات تبادل المعلومات، والاتفاقات المتعددة الأطراف (مثل مذكرة التفاهم) وآليات التعاون. وفي هذا الصدد، رحبت اللجنة التنفيذية بمبادرة إحدى الدول الأعضاء (جنوب أفريقيا؛ في ورقة العمل WP/254)، وشجعت الدول الأخرى على مواصلة استكشاف نُهج وترتيبات تعاونية مماثلة.

ما يستجد من أمور

١٥٧- أبلغ الرئيس اللجنة التنفيذية أنه بسبب مسيرة إضراب الشباب لمكافحة تغيير المناخ المقرر تنظيمها في وسط مدينة مونتريال يوم الجمعة ٢٧/٩/٢٠١٩، ستغلق مباني منظمة الإيكاو في ذلك اليوم، دون السماح لأي وفود أو موظفين بدخول المبنى. ومن المقرر عقد اجتماعات اللجنة التنفيذية واللجنة الفنية واللجنة الاقتصادية يوم السبت الموافق ٢٨/٩/٢٠١٩، بعد الظهر، ومن المقرر عقد اجتماعات إضافية للجنة التنفيذية يوم الأحد الموافق ٢٩/٩/٢٠١٩، في الصباح وبعد الظهر. وسيصدر قريباً جدول زمني منقح (انظر ورقة العمل WP/10).

١٥٨ - وأشار كذلك إلى أن الموظفين الأساسيين الذين يعينهم مديرو الإدارات ورؤساء الفروع والأقسام هم وحدهم المطلوب منهم الحضور للعمل في الاجتماعات المذكورة، وأنه ينبغي للمديرين أن يخططوا ويقدموا التعليمات للموظفين العاملين في النوبة الليلية.

١٥٩ رفعت الجلسة في الساعة ١٧,٠٠.

محضر الجلسة الرابعة

(السبت، ٢٨/٩/٢٠١٩، الساعة ١٥، ١٤)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة (تابع)

ثقافة الأمن

- ورقة مقدمة من الأرجنتين وأستراليا وبلجيكا والبرازيل وكندا والصين وفرنسا وغامبيا وألمانيا وغانا وأيرلندا وإيطاليا واليابان والأردن وكينيا وهولندا ونيوزيلندا ونيجيريا ومقدونيا الشمالية والبرتغال وقطر ورومانيا والمملكة العربية السعودية وسيراليون وسنغافورة وسويسرا وتركيا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة والمجلس الدولي للمطارات (ACI) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA).
- ورقة مقدمة من الأرجنتين وقطر وسويسرا والإمارات العربية المتحدة والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA).
- ورقة مقدمة من سنغافورة بمشاركة كل من الأرجنتين وأرمينيا وبلجيكا والبرازيل وكمبوديا وكندا والصين وفيجي وفرنسا وإيطاليا واليابان والأردن وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجُزر مارشال وناورو ونيوزيلندا ونيجيريا وبالاو وبابوا غينيا الجديدة والفلبين والبرتغال والاتحاد الروسي والسنغال وسويسرا وتايلند وترينيداد وتوباغو والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة.
- ورقة معلومات مقدمة من الكامبيرون.

أنشطة المراقبة التي تضطلع بها الدول

- ورقة مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) بالنيابة عن ٥٤ دولة عضواً
- ورقة معلومات مقدمة من فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي (EU) والدول الأعضاء فيه
- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية إيران الإسلامية

تعزيز التنفيذ على الصعيد الإقليمي

- ورقة مقدمة من كازاخستان
- ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي

باقي التحديثات المقدمة إلى الجمعية العمومية

- ورقات معلومات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة معلومات مقدمة من الهند
- ورقة معلومات مقدمة من إندونيسيا
- ورقة معلومات مقدمة من عُمان
- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية

القرارات المعروضة على نظر الجمعية العمومية لاعتمادها

- البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران
- ورقة معلومات مقدمة من لبنان والمكسيك ونيجيريا وقطر والمملكة العربية السعودية وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة وفنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي (EU) وسائر الدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC).

٢- البند ١٣ من جدول الأعمال: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر

- تنفيذ برامج التدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA)
- تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)
- تقرير عن تطور "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP CMA)
- ورقة مقدمة من فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي (EU) والدول الأعضاء فيه وسائر الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، وشاركت في تقديمها نيوزيلندا
- ورقة مقدمة من أستراليا ونيوزيلندا بمشاركة سنغافورة والمملكة المتحدة وفنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي (EU) والدول الأعضاء فيه
- ورقة مقدمة من الإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدمة من البرازيل
- ورقة مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة مقدمة من قطر
- ورقة مقدمة من بيرو بمشاركة بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية

- ورقات مقدمة من بيرو بمشاركة بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية
- ورقة مقدمة من بيرو بدعم من الدول الأعضاء في إقليم أمريكا الجنوبية (SAM) والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)
- ورقة مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية
- ورقة مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية بمشاركة بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي
- ورقة معلومات مقدمة من دولة بوليفيا المتعددة القوميات بدعم من الدول الأعضاء في إقليم أمريكا الجنوبية (SAM) والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC).
- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا.
- تقرير بشأن استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)
- تقرير بشأن استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)
- ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن ٥٤ دولة عضواً
- ورقة مقدمة من كوبا

٣- أي أعمال أخرى

ملخص المناقشات

البند ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

- ١- استأنفت اللجنة التنفيذية (EX/3) نظرها في البند ١٢ من جدول الأعمال وختمته. وقد ركزت المناقشات على المسائل المتمثلة في ثقافة الأمن، وأنشطة المراقبة التي تضطلع بها الدول، وتعزيز التنفيذ على الصعيد الإقليمي، وباقي التحديثات المقدمة إلى الجمعية العمومية، والقرارات المعروضة على نظر الجمعية العمومية لاعتمادها، وأدرجت في وثيقة رئيسية واحدة مقدمة من المجلس، وهي ورقة العمل رقم WP/27 ("البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران")، وورقات ذات صلة مقدمة من دول ومنظمات دولية.

ثقافة الأمن

- ٢- عرض مندوب البرازيل ورقة العمل رقم WP/253 ("حملات عملية لإحداث تغيير في ثقافة الأمن") المقدمة من الأرجنتين وأستراليا وبلجيكا والبرازيل وكندا والصين وفرنسا وغامبيا وألمانيا وغانا وأيرلندا وإيطاليا واليابان والأردن وكينيا وهولندا

ونيوزيلاندا ونيجيريا ومقدونيا الشمالية والبرتغال وقطر ورومانيا والمملكة العربية السعودية وسيراليون وسنغافورة وسويسرا وتركيا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة ومجلس المطارات الدولي واتحاد النقل الجوي الدولي. وأبرزت الوثيقة أن إرساء ثقافة أمن شاملة أمر حتمي لضمان فعالية أمن الطيران على المدى الطويل لأنها ستساعد على التخفيف من التهديدات الداخلية والخارجية على حد سواء. ولئن كان ثمة توافق واسع في الآراء بشأن أهمية ثقافة الأمن، فإنه قد يكون من الصعب إحداث تغيير في التصرف والتوعية المرتبطين بثقافة الأمن في عمليات الطيران. وهكذا شجعت الورقة الدول والمنظمات وقطاع الطيران على العمل في إطار شراكة لتبني ثقافة أمن إيجابية وترسيخها. وكان من الضروري الترويج بقوة لثقافة أمن إيجابية بمشاركة موظفين يتلقون الحوافز ويساءلون عن احترام الإجراءات واللوائح الأمنية. وينبغي ترجمة جهود دعم ثقافة الأمن إلى إجراءات ملموسة، كما تشير إلى ذلك الفقرتان ٢-٣ و ٤-٣ من الورقة. وقد شمل ذلك حملات بشأن ثقافة الأمن لإبراز مدى أهمية الأمن في المطارات والمناطق المحيطة بها. وينبغي أن تركز الحملة على كل الموظفين في جميع المستويات وفي جميع الأقسام الرئيسية مثل قسми الموارد البشرية والتسويق اللذين قد تتاح لهما أفضل السبل لإبلاغ الرسائل الأمنية إلى الموظفين. والمواد الإرشادية والأدوات المتاحة للإيكاو بشأن ثقافة الأمن قد تكون مفيدة، على غرار تنظيم حملة "الحوافز التمهيدية" في مجال ثقافة الأمن من قبل فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP) التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي ومجموعة العمل المعنية بالتدريب (WGT)، وكان يؤمل أن تتيح الإيكاو المزيد من الموارد لوضع مبادرات بشأن ثقافة الأمن عن طريق تنظيم حملات أمنية ذات صدى إعلامي كبير في جميع أنحاء العالم في العام القادم (٢٠٢٠) وما بعده.

٣- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/253 إلى القيام بما يلي:

- (أ) دعوة جميع الدول الأعضاء والمنظمات وقطاع الطيران إلى تنظيم حملات عملية لتعزيز ثقافة الأمن داخل مناطق اختصاصها أو مؤسساتها؛
- (ب) تشجيع الدول الأعضاء بالتعاون مع المنظمات وقطاع الطيران على ترويج ممارسات وفوائد ثقافة الأمن وتبادلها مع الجهات المعنية؛
- (ج) حث الأمانة العامة للإيكاو على إتاحة الموارد اللازمة لتنظيم "حملة عالمية بشأن ثقافة الأمن" وتنظيم حلقات العمل المرتبطة بها لدعم جهود الدول والمنظمات وقطاع الطيران؛
- (د) دعم العمل الدؤوب الذي تضطلع به الإيكاو لتحديد وتطوير طرق ملموسة تسمح للدول بتنفيذ ثقافة أمن قوية والحفاظ عليها.

٤- عرض المراقب من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) (IATA) ورقة العمل رقم WP/178 [النهج المتكامل لإدارة المخاطر (IRM)- ثقافة الأمن] بالنيابة عن الأرجنتين وقطر وسويسرا والإمارات العربية المتحدة والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا). ودافعت الورقة عن اتباع نهج أكثر تكاملاً إزاء أمن الطيران بما في ذلك إدارة المخاطر، واتخاذ إجراءات مركزة على المخاطر، وتعزيز فعالية ثقافة الأمن. وقد شكل هذا النهج أحد أهم جوانب الخطة العالمية لأمن الطيران للإيكاو (GASep). وقد شددت الورقة على ضرورة أن ترسي كل دولة وكل جهة صاحبة مصلحة ثقافة أمن عتيدة وتحافظ عليها وتمضي في تعزيزها لتشجيع جميع الموظفين على التفكير والتصرف بطريقة تراعي الأمن. ولا بد من ثقافة أمن لمعالجة أحد أخطر التهديدات، أي التهديدات الداخلية، لأن كل أوجه القصور والثغرات في نظم الأمن تكون مكشوفة لجميع الموظفين العاملين في بيئة الطيران المدني. وتتقيد الموظفين فيما يتعلق بالتهديدات وتأثيرها وبدورهم الرئيسي في الأمن كان الغرض منه زيادة مستوى الوعي بالأمن، وبالتالي الحد من المخاطر المحتملة لنجاح أي عملية من خلال كشفها بشكل استباقي ومبكر. وذكرت الورقة بإدراج بعض الأحكام بالفعل في برنامج تدقيق السلامة التشغيلية للأياتا من أجل التدريب الأولي والدوري على التوعية بالأمن وكذا الإبلاغ عن الحوادث، وسلطت الضوء على التعديل رقم ١٧ المقترح إدخاله على الملحق السابع عشر - "الأمن"، والذي من

شأنه تعزيز هذين العنصرين الأساسيين بالنسبة لليقظة والوعي والثقافة في مجال الأمن. كما سلّطت الورقة الضوء على وضع الإيكاو آلية جديدة للإبلاغ عن حوادث السلامة والأمن، بما في ذلك تصنيف الحوادث، عن طريق فريق فرعي خاضع لفرقة عمل تتبع لفريق خبراء أمن الطيران وترأسها الإمارات العربية المتحدة.

٥- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/178 إلى القيام بما يلي:

(أ) مطالبة الإيكاو بالترويج لتصنيف أممي واسع النطاق وشامل، وكذلك لعمليات تبادل المعلومات، وبالمساعدة على وضعها بسرعة، لكي تستخدمها جميع الدول والجهات صاحبة المصلحة؛
 (ب) مطالبة الدول وتشجيع جميع أصحاب المصلحة في قطاع الطيران على مراجعة وتحديث المتطلبات والمناهج الوطنية لبرامج التدريب الأولي والدوري الحالية على التوعية الأمنية لتشمل التوعية بالإبلاغ عن الحوادث وعمليات الإبلاغ عنها، وعلى الاطلاع على الأدوات الأخرى المكافئة التي وضعتها الدول والقطاع بالفعل.

٦- وعرض مندوب سنغافورة ورقة العمل رقم WP/328 ("إنهاء الوعي بشأن أمن الطيران لدى الوكالات والمنظمات الأخرى") (والنتيجه رقم ١) المقدمة من سنغافورة بالتشارك مع الأرجنتين وأرمينيا وبلجيكا والبرازيل وكمبوديا وكندا والصين وفيجي وفرنسا وإيطاليا واليابان والأردن وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجزر مارشال وناورو ونيوزيلندا ونيجيريا وبالاو وباباوا غينيا الجديدة والفلبين والبرتغال والاتحاد الروسي والسنغال وتاييلاند وترينداد وتوباغو والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة. وللأسف تظل التهديدات الأمنية للطيران المدني تشكل تحدياً قائماً، وقد تواصل تطورها فأصبحت معقدة. وهكذا، مازالت العوامل البشرية تشكل مكوناً أساسياً من مكونات التصدي لهذه التهديدات.

٧- وأبرزت ورقة العمل WP/328 أن النظام الإيكولوجي للطيران المدني يتألف من منظمات عديدة لها دور في ضمان سلامة وأمن حركة الطائرات والأشخاص والبضائع عبر الجو في جميع أنحاء العالم حيث الأمن مسؤولية الجميع. وأكدت الورقة في هذا الصدد أن إجراءات تعزيز وإنهاء الوعي بشأن أمن الطيران لدى الوكالات والمنظمات الأخرى، وخاصة تلك التي لها دور في النظام الإيكولوجي للطيران المدني، ستكون مفيدة لجميع الجهات صاحبة المصلحة وتستخدم مصالحها. وقد تشمل هذه الجهات، على سبيل المثال، وكالات إنفاذ القانون ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وموظفي الهجرة والجمارك وخدمات الطوارئ في المطارات وشركات الطيران ووكلاء المناولة الأرضية والموظفين العاملين في الجانب الجوي للمطارات، من أعلى الإدارة إلى أسفلها. وشددت الورقة على إمكانية أن يؤدي أيضاً أفراد الأمن من غير المعنيين بالطيران أدواراً مهمة لتعزيز أمن الطيران، مشيرة، مثلاً، إلى إمكانية عملهم كعيون وآذان تنبه لوجود أشخاص مشبوهين أو أغراض مشبوهة في مطار أو في طائرة، مما قد يحول دون وقوع حادث. ويمكنهم أيضاً في حال وقوع حادث أممي المساعدة على الحد من الإصابات والأضرار إلى أقصى حد. وباختصار، شجعت الورقة الدول والجهات صاحبة المصلحة على مراعاة أهمية تعزيز الوعي بأمن الطيران وتطوير ثقافة أمن لدى جميع الوكالات، بما في ذلك من أعلى الإدارة إلى أسفلها، وعن طريق الوكالات التي لم تكن مسؤوليتها الأساسية تتمثل في ضمان أمن الطيران ولكنها كانت تشارك في تنفيذ جوانب مختلفة من "البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني للدولة" (NCASP)، و"برنامج أمن المطارات" (ASP) أو مسؤولة عنه، والأفراد المرخص لهم بالوصول بدون مرافقة إلى المناطق الجوية. وأكدت الورقة أن هذه الجهود ستعزز أمن نظام الطيران العالمي وستحمي عمليات الطيران المدني في جميع أنحاء العالم.

٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/328 إلى تشجيع الدول وقطاع الطيران على رفع مستوى التنسيق وإنهاء الوعي بشأن أمن الطيران بالنسبة لجميع الكيانات داخل منظومة الطيران المدني، بما فيها الوكالات غير التابعة لفريق

خبراء أمن الطيران، بما يتماشى مع الأحكام الجديدة للخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، بغرض توخي الحيطة باستمرار في مجال أمن الطيران.

٩- وأحيط علماً بتقديم ورقة المعلومات التالية أيضاً: ورقة العمل رقم WP/491 (Promotion de la culture de sûreté en milieu aéroportuaire) المقدمة من الكاميرون.

أنشطة المراقبة التي تضطلع بها الدول

١٠- قدم مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل رقم WP/405 ("اقترح لتنفيذ المصفوفات لتحديد أولوية وتكرار أنشطة الرقابة الحكومية")، حيث سلطت دولته الضوء على الحاجة إلى استحداث نموذج للمصفوفات من أجل تحديد أولويات الأنشطة الوطنية لمراقبة أمن الطيران وتواترها. ويمكن استخدام هذه المصفوفات لتحديد الآليات والمنهجيات الخاصة بمراقبة الامتثال السليم والمنظم، وضمان تنفيذ "البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني" (NCASP) تنفيذاً فعالاً، وتحديد الأولوية من حيث استخدام الموارد لأنشطة مراقبة الأمن على أساس عمليات تقييم المخاطر. وكان الاقتراح مرتبطاً بالقاعدتين التاليتين الواردين في الملحق السابع عشر — "الأمن: القاعدة ٣-٤-٥، التي نصت على أنه "يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن أن تنفيذ التدابير الأمنية يخضع بصورة منتظمة للتحقق من امتثال البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني. ويجب تحديد أولويات عملية المراقبة وضمان تواترها على أساس تقييم المخاطر الذي تجريه السلطة المختصة؛ والقاعدة ٣-٤-٦، التي نصت على أنه "يجب على كل دولة متعاقدة أن ترتب لإجراء عمليات تدقيق الأمن والاختبارات والتفتيش بصورة منتظمة للتحقق من امتثال البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني ولتأمين التصحيح السريع والفعال لأي من أوجه القصور". وينبغي إعداد المصفوفة وفق العناصر المدرجة في الفقرة ٦-٢ من الورقة كحد أدنى. وشملت تلك العناصر ما يلي: تدابير أمنية محددة للرحلات الجوية التي تنطوي على مخاطر عالية أو تكون في حالة تأهب قصوى جراء التهديدات؛ والقدرة على التصدي لأفعال التدخل غير المشروع؛ وأداء الوكلاء الذين يطبقون الضوابط الأمنية؛ واحتياجات شراء معدات الأمن؛ ونتائج أنشطة مراقبة النوعية في مجال أمن الطيران. وقد وضعت مصفوفة نموذجية لأنشطة المراقبة الحكومية في ملحق الورقة.

١١- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/405 إلى استحداث نموذج مصفوفات لمراقبة أمن الطيران تستطيع الدول استخدامه كمرجع في تحديد أولويات أنشطتها المعنية بنظام مراقبة الأمن وفي تواترها.

١٢- وقدم المراقب من اللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC) ورقة العمل رقم WP/165 Revision No. 1 ("التحديات التي تواجه مراقبة النوعية في مجال أمن الطيران وتقويم ما يتم كشفه من نواقص") نيابة عن الدول الأعضاء الأربعة والخمسين في اللجنة الإفريقية للطيران المدني. وسلطت الورقة الضوء على التحديات العالمية التي تعترض تنفيذ برنامج مراقبة جودة أمن الطيران، واقرحت تحسين هذا البرنامج وتنفيذه بصورة فعالة لضمان طيران مدني آمن ومأمون بطريقة مستدامة.

١٣- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/165 Revision No. 1 إلى القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في الورقة؛
- ب) حثّ الدول الأعضاء على إدراج مراقبة النوعية في قائمة أولوياتها؛
- ج) حثّ الدول الأعضاء على تخصيص موارد كافية وضمان تنظيم محكم لتنفيذ أنشطة مراقبة النوعية تنفيذاً فعالاً؛
- د) الطلب من الإيكاو إدراج مراقبة النوعية ضمن قائمة الأولويات التي ستعرض على هذه الجمعية العمومية.

١٤- وقد لوحظ تقديم ورقات المعلومات التالية: ورقة العمل رقم WP/112 ("مراقبة أمن الطيران في الاتحاد الأوروبي") المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء؛ وورقة العمل WP/466 ("إدراج العناصر الثمانية الحاسمة لمراقبة أمن الطيران في الملحق السابع عشر") المقدمة من جمهورية إيران الإسلامية.

تعزيز التنفيذ على الصعيد الإقليمي

١٥- قدم مندوب كازاخستان ورقة العمل رقم WP/171 ("أعمال الدول ونتائج العمل في مجال أمن الطيران والتسهيلات بالتعاون مع مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلسي والحاجة إلى زيادة عدد الموظفين المناسبين في مكتب أوروبا وشمال الأطلسي") التي شددت على أن مكتب الإيكاو في أوروبا وشمال الأطلسي (EUR/NAT) في باريس قد شكّل منصة رئيسية للتعاون وتبادل المعلومات في المنطقة لأمن الطيران والتسهيلات. وأكدت الورقة أن مكتب الإيكاو في أوروبا وشمال الأطلسي EUR/NAT لعب دوراً رئيسياً في تنسيق أنشطة دوله الـ ٥٦ وفي تزويدها بالمساعدة وبناء القدرات لتنفيذ القواعد والممارسات الموصى بها (SARPS)، الواردة في الملحق السابع عشر — "الأمن" والملحق التاسع — "التسهيلات"، وكذا "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASeP). كما سلط الضوء على فريق خبراء أمن الطيران التابع لمكتب الإيكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي (ENAVSECG)، الذي شكّل أكبر منصة للتعاون والتنسيق وتبادل المعلومات في المنطقة، وهو يضم جميع الدول الـ ٥٦ المعنية بموضوع الاعتماد، وكذا قطاع الطيران والمنظمات الإقليمية والدولية.

١٦- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/171 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المقدمة في الورقة؛
- (ب) دعم طلب تجهيز مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلسي تجهيزاً كافياً من خلال تزويده بموظفين إقليميين إثنين لمواصلة الدعم القيم للدول الساعية إلى تطبيق الملحق السابع عشر والملحق التاسع بطريقة متسقة، ولتمكين الدول من تحسين أوضاعها بالقدر اللازم لكي تصبح قادرة على تحقيق الأهداف الطموحة الإقليمية المنصوص عليها في خريطة الطريق الإقليمية للخطة العالمية لأمن الطيران والتي اعتمدها المديرون العامون للطيران المدني في إقليم أوروبا وشمال الأطلسي؛
- (ج) الإقرار بالمخاطر الناجمة عن التوظيف غير الكافي بمكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلسي.

١٧- وقدم مندوب الاتحاد الروسي ورقة العمل رقم WP/355 ("بشأن إجراءات تحسين حالة القوى العاملة مع العاملين في مجال أمن الطيران في مكتب أوروبا وشمال الأطلسي") التي أبرزت أنه في ظل تزايد التهديدات المرتبطة بأفعال التدخل غير المشروع في الأمن المدني، والأعمال الإرهابية الأخيرة التي استهدفت مرافق الطيران المدني، وتزايد التطرف والنشاط الإرهابي في العالم، ثمة حاجة متزايدة إلى تعزيز التدابير التنظيمية لتحسين الإجراءات الرامية إلى ضمان أمن الطيران على المستويين العالمي والإقليمي وإلى زيادة التنسيق بين الإيكاو والدول الأعضاء. ولهذا الغرض، تتبّع الإيكاو سياسة لتعزيز القوى العاملة لفريق خبراء أمن الطيران في كل واحد من أقاليم الإيكاو. بيد أن الاتحاد الروسي أعرب عن قلقه إزاء حالة مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلسي الذي يضم أكبر عدد من الدول المعتمدة (٥٦ دولة). وجلياً يتشكل فريق خبراء أمن الطيران من وظيفة واحدة تمول من التبرعات المقدمة من صندوق فريق خبراء أمن الطيران وليس من ميزانية البرنامج العادية للمنظمة.

١٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/355 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الاعتراف بضرورة تعزيز القوى العاملة لفريق خبراء أمن الطيران في مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلسي؛

ب) اقتراح أن تخصص الأمانة العامة في ميزانية البرنامج العادي للإيكاو لفترة الثلاث سنوات القادمة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ الأموال اللازمة لتوظيفتين اثنتين في مجال أمن الطيران، تُضاف إلى وظائف مكتب أوروبا وشمال الأطلسي الممولة من ميزانية البرنامج العادي، مع الحفاظ على وظيفة أمن الطيران الخارجة عن الميزانية العادية والممولة حالياً بالتبرعات؛

ج) حث مجلس الإيكاو على أن يقوم عند إعداد ميزانية البرنامج العادي للإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ بتحويل وظيفة أمن الطيران المشار إليها والممولة من خارج الميزانية العادية إلى وظيفة تابعة للبرنامج العادي كي يصبح لمكتب الإيكاو وأوروبا وشمال الأطلسي على المدى القريب ما لا يقل عن وظيفتين لأمن الطيران ويصبح لديه لاحقاً ما لا يقل عن ثلاثة وظائف لأمن الطيران ممولة من ميزانية البرنامج العادية.

باقي التحديثات المقدمة إلى الجمعية العمومية

١٩- لوحظ أنه جرى أيضاً تقديم ورقات المعلومات التالية: ورقة العمل WP/494 ("تقديم التراخيص للموظفين ذوي الشهادات في مجال أمن الطيران المدني في الجمهورية الدومينيكية")، وورقة العمل رقم WP/495 ("القانون رقم ١٨٨-١١ المنظم للأمن في المطارات والطيران المدني في الجمهورية الدومينيكية")، المقدمتان من الجمهورية الدومينيكية؛ وورقة العمل رقم WP/569 ("نظام مراقبة الوصول البيومترى للموظفين العاملين في المطارات")، المقدمة من الهند؛ وورقة العمل رقم WP/517 ("أمن الطيران في إندونيسيا")، المقدمة من إندونيسيا؛ وورقة العمل رقم WP/543 ("تجربة عُمان في تحديث وتعديل تشريعاتها الوطنية وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية للملحق السابع عشر والأحكام ذات الصلة بالأمن في الملحق التاسع")، المقدمة من عُمان؛ وورقة العمل رقم WP/489 ("تحديث نظام أمن الطيران لدولة فنزويلا") المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية.

المناقشة

٢٠- أعاد مندوب جمهورية كوريا تأكيد الحاجة إلى تنظيم حملة عملية لتعزيز ثقافة الأمن كما هو مبين في ورقة العمل رقم WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى). وقد أعرب أيضاً عن دعمه الكامل لورقة العمل رقم WP/178 (الأرجنتين ودول أخرى) وعن تقديره للجهود التي تبذلها الإيكاو، ولاسيما فريق خبراء أمن الطيران وفرقة عمله المعنية بالإبلاغ عن حوادث أمن الطيران، وترمي إلى وضع نظام للإبلاغ عن حوادث أمن الطيران. وشدد مندوب جمهورية كوريا على أهمية تعزيز الوعي بأمن الطيران وإرساء ثقافة أمن لموظفي الأمن المرتبط بالطيران وغير المرتبط به كما هو مبين في ورقة العمل WP/328 (سنغافورة ودول أخرى). كما أعرب عن تأييده لورقة العمل WP/165 Revision No. 1 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني) وورقة العمل WP/405 (الجمهورية الدومينيكية) بشأن تعزيز برنامج مراقبة جودة أمن الطيران وتنفيذه الفعال.

٢١- وأعربت مندوبة إيطاليا عن تقدير دولتها العميق للمبادئ المشتركة الواردة في الورقات المقدمة، وأعادت تأكيد التزامها بالعمل على أساس التعاون المثمر لتنفيذها. وأيدت إيطاليا بقوة "الخطة العالمية لأمن الطيران"، ولاسيما فيما يتعلق بتحسين التوعية بالمخاطر وإرساء ثقافة الأمن وبناء القدرات البشرية، والتي شُرحت أفكارها شرحاً كاملاً في ورقة العمل WP/178 وورقة العمل WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى) وورقة العمل رقم WP/328 (سنغافورة ودول أخرى). وأعربت إيطاليا عن تقديرها للجهود المبذولة لبلوغ نظام أمن فعال وتعزيز التصرف والوعي فيما يتعلق بثقافة الأمن، وقد رأت أن تحقيق تلك الأهداف الشاملة يتوقف على تنفيذ الإجراءات العملية والملموسة التي اضطلعت بها الدول داخل منظماتها وبالتعاون مع قطاع الطيران والجهات صاحبة المصلحة. وأيدت إيطاليا أيضاً ورقة العمل رقم WP/165 Revision No. 1 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني) التي سلطت الضوء على أهمية رصد التنفيذ الفعال لتدابير أمن الطيران.

٢٢- وأيد مندوب زامبيا، باعتبار دولته عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، توصيات ورقة العمل رقم WP/165 Revision No. 1، ولاسيما إعطاء الدول الأولوية لأنشطة مراقبة جودة أمن الطيران، تأييداً كاملاً.

٢٣- وأعرب مندوب أسبانيا عن تأييده لورقة العمل رقم WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى) بشأن تنظيم حملات عملية لتعزيز ثقافة الأمن، وكذا لورقة العمل رقم WP/328 (سنغافورة ودول أخرى) بشأن التوعية بضرورة أن يظل أمن الطيران يشكل أولوية للدول والمجتمع الدولي برمته في ظل التهديدات والمخاطر التي تواجه الطيران المدني العالمي. وأكد أن الزيادة الثابتة في حركة الطيران تحتاج إلى إطار مناسب على الصعيدين الوطني والدولي من أجل إدارة هذه الزيادة بطريقة آمنة وفعالة. وأكد مندوب أسبانيا في هذا السياق أن حوادث أمن الطيران لها تبعات عالمية وأن تعزيز ثقافة الأمن يشكل إحدى الأولويات الرئيسية الخمس للخطة العالمية للطيران المدني التي يتعين تحقيقها لضمان الثقة في النظام العالمي للنقل الجوي.

٢٤- وأشار مندوب البرتغال إلى أن دولته تؤيد ورقة العمل WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى) وورقة العمل WP/328 (سنغافورة ودول أخرى) تأييداً كاملاً لأنها تعتبر ثقافة الأمن مكوناً أساسياً من مكونات التخفيف من التهديد الداخلي في المنظمات. ويشكل الموظفون الذين يفكرون ويتصرفون بطريقة تراعي أكثر الجانب الأمني ركائز نظام أمن طيران قوي وعتيد وقادر على مواجهة المخاطر. ويتحقق هذا الأمر الأخير عندما يدرك الناس أن لهم دوراً رئيسياً في النظام الأمني. وتعتبر البرتغال عضواً في فريق العمل المعني بالتدريب التابع لفريق خبراء أمن الطيران بالإيكاو، وهي تود تسليط الضوء على العمل الذي ينجزه فريق العمل المعني بالتدريب في إطار جهوده الرامية إلى الاضطلاع بالمهام المنصوص عليها في "الخطة العالمية للطيران المدني" بشأن ثقافة الأمن، وبخاصة مجموعة أدوات الإيكاو لتعزيز ثقافة الأمن، وتنظيم حلقة عمل الإيكاو بشأن ثقافة الأمن. وتعتبر البرتغال واحدة من الدول التي بادرت إلى اقتراح وضع قواعد وتوصيات دولية جديدة في إطار الملحق السابع عشر بشأن ثقافة الأمن واعتبرت أن تنفيذ سياسة داخلية بشأن ثقافة الأمن من قبل الكيانات المعنية في مجال الطيران سيساهم مساهمة جديّة في تعزيز ثقافة أمن عتيدة في قطاع الطيران المدني. وحثت البرتغال الجمعية العمومية على المصادقة على الحملات العملية التي تنظمها الدول وقطاع الطيران والإيكاو لتغيير ثقافة الأمن في المطارات عبر العالم. وقد يشمل ذلك إصدار بلاغات محددة الأهداف في المطارات لإبراز مدى أهمية الأمن الجيد وحلقات العمل والتدريب بشأن ثقافة الأمن، وتوفير إحاطات ومنشورات لفائدة الموظفين لمواصلة التوعية بالتدابير الأمنية. والبرتغال، من خلال تشييدها على أهمية أن يدرج كبار المسؤولين مسألة الأمن في عمليات المطارات، ترحب بالعمل الذي ينجزه فريق العمل المعني بالتدريب للمساعدة في أن يصبح ذلك واقعاً.

٢٥- وأيد مندوب السنغال، باعتبار دولته عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، ورقة العمل WP/165 Revision No. 1 في ظل أهمية مراقبة جودة أمن الطيران. وأعرب أيضاً عن تأييده لورقة العمل WP/178 وورقة العمل WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى) وورقة العمل WP/328 (سنغافورة ودول أخرى) بشأن ثقافة الأمن.

٢٦- وأكد مندوب جنوب أفريقيا، لدى دعمه أيضاً ورقة العمل WP/178 وورقة العمل WP/253، مدى أهمية ثقافة الأمن، وأعرب عن تقديره للخطوات العملية المقترحة في الورقة الأخيرة. والمندوب، من خلال إبداء اتفاقه مع الآراء الواردة في ورقة العمل WP/178 بشأن تنسيق التصنيف الأمني والإبلاغ عن الحوادث الأمنية، أوضح أنها مماثلة لما أعربت عنه جنوب أفريقيا من آراء في ورقة العمل WP/220 ("التعاون الإقليمي") التي ناقشتها سابقاً اللجنة التنفيذية في إطار البند ٢٠ من جدول أعمال (EX/2). واعتبرت جنوب أفريقيا أن تعزيز التوعية بأمن الطيران يعتبر أمراً مهماً وفي صالح الجميع، وبالتالي يحظى بدعمها. وأيد مندوب جنوب أفريقيا ورقة العمل WP/165 Revision No. 1، باعتبار دولته عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، وأكد من جديد أن مسألة مراقبة جودة أمن الطيران ينبغي أن تحظى بالأولوية لانطوائها على تأثيرات إيجابية. كما أعرب عن تأييده للورقة WP/405 (الجمهورية الدومينيكية) التي سلطت الضوء على أهمية إعطاء الأولوية لأنشطة الدولة بشأن مراقبة أمن الطيران.

٢٧- وأشار مندوب الصين إلى تأييد دولته لورقة العمل رقم WP/253 التي شاركت في تقديمها. وشاركت الصين بنشاط في تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران"، وهي تعتبر إرساء ثقافة أمن قوية عنصراً مهماً جداً لضمان أمن طيران فعال على المدى الطويل. ومن المهم لموظفي الأمن المرتبط بالطيران وغير المرتبط به المشاركة في إرساء ثقافة الأمن هذه واستدامتها. وقد أيدت الصين أيضاً ورقة العمل رقم WP/328 كونها شاركت في تقديمها. وأكدت من جديد الحاجة إلى تعزيز وعي باقي الوكالات بأمن الطيران، بما في ذلك الكيانات غير المعنية به، من خلال تدابير مثل برامج التوعية بالتدريب على أمن الطيران، وإلى تعزيز بناء القدرات.

٢٨- وذكر مندوب الصين، في هذا السياق، بأن الإيكاو قامت، بالتعاون مع أكاديمية سنغافورة للطيران، بتنظيم برنامج ناجح جداً للمديرين العاملين للطيران المدني بشأن أمن الطيران، يومي ١ و ٢/١٢/٢٠١٨ بمقر الإيكاو، وذلك بعد عقد المؤتمر الثاني رفيع المستوى بشأن أمن الطيران مباشرة. وقد لفت الانتباه إلى ورقة المعلومات WP/497 (آخر المستجبات في التدريب الصيني على أمن الطيران) التي قدمتها الصين في إطار البند ٢٥ من جدول أعمال (EX/7). وبيّنت الورقة أن مركز كونمينغ الصيني للتدريب على أمن الطيران درّب ١٥٤ موظفاً في مجال أمن الطيران، وذلك تحت قيادة الإيكاو. وعلاوة على ذلك، نظّمت الصين تحت إشراف الإيكاو الدورة الوطنية لتدريب المدرسين في مجال أمن الطيران في عام ٢٠١٧ (بالإنجليزية) والدورة الوطنية لتدريب المفتشين في عام ٢٠١٨ (بالصينية)، وهو ما أفضى إلى تحسين تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو ذات الصلة. وبيّنت الورقة أيضاً أنه من عام ٢٠١٣ إلى اليوم نظّمت الصين أنشطة تعاون مختلفة في إطار مبادراتها "الحزام والطريق"، بما في ذلك تنظيمها منذ عام ٢٠١٦ ثلاث حلقات دراسية بشأن مراقبة جودة أمن الطيران في دول "الحزام والطريق" والتي شكلت منصة لإجراء ٤٣ موظفاً في مجال الطيران، ينتمون إلى عشر دول من أفريقيا وجنوب شرق آسيا وآسيا الوسطى وغيرها من المناطق، دراسات وبحوث بشأن أمن الطيران. وشدّد مندوب الصين على أن كل أنشطة دولته في مجال التدريب على أمن الطيران ساهمت في تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" وكذا تنفيذ "مبادرة الإيكاو لعدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢٩- ومندوب شيلي، من خلال تأكيده مجدداً أن أمن الطيران يحتاج إلى جهود جميع الجهات صاحبة المصلحة ليكون فعالاً، أكد أن إرساء ثقافة أمن قوية يشكل أداة مفيدة لتحقيق هذا الغرض. وهكذا أيد الإجراءات الواردة في ورقة العمل رقم WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى)، وبخاصة ترويج وتقاسم ممارسات وفوائد ثقافة الأمن من قبل الدول والمنظمات وقطاع الطيران، وهو ما من شأنه أن يعزز أمن الطيران في العالم.

٣٠- وأيد مندوب المملكة المتحدة ورقة العمل رقم WP/253 وورقة العمل رقم WP/328 بشأن ثقافة الأمن، اللتين شاركت دولته ودول أخرى عبر العالم في تقديمهما. وإذ شدد على حلول الوقت لتغيير ثقافة الأمن في المطارات في ظل التطور السريع للتهديدات، أكد على أهمية تحويل الدعم السياسي الرامي إلى تعزيز ثقافة الأمن إلى إجراءات ملموسة كتلك المشار إليها في ورقة العمل رقم WP/253. ومن الضروري أن تنفذ الدول وقطاع الطيران الحملات العملية لإبراز ثقافة الأمن وتعزيزها. غير أن مندوب المملكة المتحدة أشار إلى أن هذه الحملات ستحتاج إلى دعم كبار القادة وتوجيهاتهم الاستراتيجية. فالميزانيات والموارد مهمة لتنظيم هذه الحملات، لكن سلوك الموظفين لا يقل أهمية عنها. ومن المهم الأخذ بزمام الأمور ووضع سياسات وإجراءات تُعرّف ثقافة الأمن. وينبغي أن تهدف الحملة إلى التوعية بأمن الطيران وإدراج ثقافة الأمن في كل ما ينجز في قطاع الطيران برمته. وإذ سلّم مندوب المملكة المتحدة بأن التغيير في السلوك يتطلب بعض الوقت، دكّر بأن هذه التغييرات سبق تحقيقها بنجاح في مجالات أخرى مثل سلامة الطيران. وأشار إلى ضرورة أن تستلهم الجمعية العمومية من هذه النجاحات وأن تستفيد من دروسها باعتمادها أيضاً نهجاً استباقياً إزاء ثقافة الأمن. وإذ أكد المندوب أن الإيكاو تؤدي دوراً مهماً، أشار إلى تأييده الكلي لتنظيم أمانة الإيكاو "حملة عالمية بشأن ثقافة الأمن" كما هو مقترح في فقرة الإجراءات (ج) من ورقة العمل WP/253، واقترح اختيار ٢٠٢٠ "عام ثقافة الأمن".

٣١- ومندوب نيجيريا، الذي كانت دولته من الدول المشاركة في تقديم ورقة العمل رقم WP/253 وورقة العمل WP/328، أعرب بدوره عن تأييده الكامل لهما. وإذ أكد المندوب من جديد أن ثقافة الأمن تشكل عنصراً أساسياً من عناصر نظام أمن طيران فعال، أوضح أن تعزيزها سيساعد في التخفيف من التهديدات الداخلية والخارجية. والمندوب، باعتبار دولته عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، أيد ورقة العمل رقم WP/165 Revision No. 1 وشدد على الصعوبات التي بانتت تواجهها بعض الدول لتنفيذ التزامات مراقبة جودة أمن الطيران بسبب نقص الأحكام التنظيمية، والموظفين المدربين تدريباً كافياً، والموارد. كما أعرب عن تأييده لورقة العمل WP/405 (الجمهورية الدومينيكية).

٣٢- ومندوب كوستاريكا لاحظ أن التدقيق الأخير لدولته في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) شكّل تحدياً كبيراً سيتعين رفعه في السنوات القادمة. وإذ أعرب المندوب عن تأييده لورقة العمل رقم WP/165 Revision No. 1 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني) سلط الضوء على الفقرة ١-٤ التي تشير إلى المعيار ٣-٤-٧ أ) من الملحق السابع عشر كما يلي: "ضمان أن يكون الموظفون الذين يضطلعون بعمليات تدقيق الأمن والاختبارات والاستقصاءات وعمليات التفتيش مدربين على المعايير المناسبة لهذه المهام وفقاً للبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني". وأكد المندوب من جديد على أهمية ضمان أن يكون موظفو أمن الطيران مدربين بما يكفي. وإذ أيد المندوب ورقة العمل WP/405 (الجمهورية الدومينيكية)، أكد أن نموذج المصفوفات المقترح لأنشطة المراقبة التي تضطلع بها الدولة يمثل أداة ممتازة يتعين على الدول استخدامها لتعزيز أنشطتها في مجال المراقبة. كما أيد المندوب ورقة العمل رقم WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى) بشأن الحملات العملية لتغيير ثقافة الأمن.

٣٣- وإذ أيد مندوب بيرو ورقة العمل رقم WP/178 (الأرجنتين ودول أخرى) وورقة العمل رقم WP/328 (سنغافورة ودول أخرى)، شدد على أهمية تعزيز الوعي بالأمن وإرساء ثقافة الأمن بالنسبة لكل الوكالات من خلال ممارسات سليمة مثل برامج التدريب الرامية إلى ضمان تنفيذ تدابير أمن الطيران المنصوص عليها في البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني للدولة.

٣٤- وأعرب مندوب سويسرا عن دعمه للورقات الثلاث المتعلقة بثقافة الأمن (ورقات العمل WP/178 و WP/253 و WP/328)، وكذا لورقة العمل المتعلقة بمراقبة جودة أمن الطيران (WP/165 Revision No. 1) (اللجنة الأفريقية للطيران المدني). وإذ ذكر المندوب ورقة العمل رقم WP/171 (كازاخستان) وورقة العمل رقم WP/355 (الاتحاد الروسي)، أشار إلى أنه يُقدّر الأهمية القصوى لعمل المكاتب الإقليمية، وبخاصة فيما يتعلق بتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران"، وإلى أنه يرى أنه من الواجب، في المقابل، ترك مسألة إسناد الموظفين إلى المكاتب الإقليمية للسلطة التقديرية للأمن العام. وأشار مندوب سويسرا إلى أن مستوى تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" في كل إقليم يشكل مؤشراً جيداً على الأماكن الأكثر حاجة إلى المساعدة.

٣٥- وشدد مندوب الأرجنتين على أن ثقافة الأمن ليست استراتيجية فحسب - وإنما هي الطريقة الوحيدة لبلوغ نظام أمن طيران فعال قادر على منع الحوادث غير المشروعة على الصعيد المحلي والإقليمي والدولي والتصدي لها. ولهذا، فإنه من المهم تنفيذ ثقافة الأمن على جميع المستويات وفي جميع المنظمات المنخرطة في الطيران المدني، كما هو مبين في ورقة العمل WP/178 وورقة العمل WP/253 وورقة العمل WP/328 التي شاركت الأرجنتين في تقديمها. ومندوب الأرجنتين، لدى إشادته بمقترح مندوب المملكة المتحدة اختيار عام ٢٠٢٠ "العام الدولي لثقافة الأمن" ودعمه له، أكد أنه لا ينبغي توجيه الدعوة للاحتفال به إلى الدول فحسب وإنما أيضاً إلى قطاع الطيران وباقي الجهات صاحبة المصلحة.

٣٦- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/171 (كازاخستان) وورقة العمل WP/355 (الاتحاد الروسي)، شدد مندوب الأرجنتين على أن دولته تدعم بحزم المكاتب الإقليمية للإيكاو بالنظر إلى الدور المهم الذي تؤديه في مساعدة الدول ودعم عقد اجتماعات

المجموعات الإقليمية، واقترح أن ترفع الأمانة في المقر من وتيرة انخراطها في اجتماعات المجموعات الإقليمية لتوطيد الروابط وضمان الاتساق في العمل. وأشار إلى دعم الأرجنتين أيضاً لورقة العمل WP/405 (الجمهورية الدومينيكية) التي تعتبر نموذج المصفوفات المقترح لمراقبة أمن طيران الدول أفضل الممارسات والإجراءات في هذا الصدد.

٣٧- وأعرب مندوب كوت ديفوار، باعتبار دولته عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، عن تأييده الكامل لورقة العمل WP/165 Revision No. 1 بشأن موضوع مراقبة جودة أمن الطيران الذي يعد من الأولويات الخمس للخطة العالمية للطيران المدني. وأشار إلى أن مراقبة الجودة تشكل حالياً الحلقة الضعيفة في سلسلة التدابير المتخذة من الدول لضمان نظام أمن طيران فعال.

٣٨- وبيّن مندوب ميانمار، لدى إعرابه عن دعمه القوي لورقة العمل WP/328 (سنغافورة ودول أخرى)، أن تفاعل الطابع المعقد لمشاكل أمن الطيران التي تواجهها الدول وباقي الجهات صاحبة المصلحة على الصعيد العالمي يبرر تزويد الموظفين على جميع مستويات الوكالات غير المعنية بأمن الطيران بالمهارات الأساسية على الأقل لتقييم وفهم أهمية أمن الطيران ونتائج منع أعمال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، والتصدي لها بصورة فعالة.

٣٩- وانضم مندوب جمهورية كونغو الديمقراطية إلى باقي المندوبين في دعم جميع التحسينات التي تحققت في مجال أمن الطيران كنتيجة لما تظطلع به الدول من أنشطة مراقبة فعالة. وقد شدد، لدى تأييده ورقة العمل WP/405 (الجمهورية الدومينيكية)، وورقة العمل WP/165 Revision No. 1 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني، ودولته عضو فيها)، على الحاجة إلى إعطاء الأولوية لمراقبة جودة أمن الطيران كون عمليات التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) كشفت تدني مستوى التنفيذ الفعال على الصعيد العالمي بالنسبة للعنصر الحاسم ٧ من عناصر نظام الدولة لمراقبة أمن الطيران في إطار التزامات مراقبة الجودة.

٤٠- وأعرب مندوب بنما عن تأييده لورقة العمل WP/405 (الجمهورية الدومينيكية) وأكد أن نموذج المصفوفات المقترح لأنشطة الدول في مجال المراقبة سيشكل مرجعاً مفيداً جداً لباقي الدول الساعية إلى تعزيز أنشطتها في هذا المجال.

٤١- وشدد مندوب سنغافورة، لدى إشادته بورقة العمل WP/165 Revision No. 1 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني) ودعمه لها، على أن مراقبة جودة أمن الطيران وسد الثغرات الأمنية المحددة أمران ضروريان لتحسين امتثال معايير الإيكاو المتعلقة بالأمن. وعلاوة على ذلك، يسمح هذان العنصران بتواصل تنفيذ التدابير الأمنية العملية والفعالة. وأيد مندوب سنغافورة أيضاً ورقة العمل WP/178 وورقة العمل WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى) بشأن تعزيز ثقافة الأمن لأن وجود ثقافة أمن قوية سيكون بالتأكيد ضرورياً لدعم وضع نظم جيدة لمراقبة جودة أمن الطيران. كما أيد مقترح مندوب المملكة المتحدة اختيار ٢٠٢٠ "عام ثقافة الأمن".

٤٢- وأعرب مندوب كولومبيا، عند تأكيده الحاجة إلى تضافر جهود جميع الجهات صاحبة المصلحة في مجال الطيران لضمان نظام عالمي فعال لأمن الطيران، عن تأييده لورقة العمل WP/178 وورقة العمل WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى) وورقة العمل WP/328 (سنغافورة وآخرون) وورقة العمل WP/405 (الجمهورية الدومينيكية) وورقة العمل WP/355 (الاتحاد الروسي) كونها ساهمت جميعها في إرساء ثقافة أمن.

٤٣- وبالمثل، أيد مندوب كوبا ورقة العمل WP/178 وورقة العمل WP/405.

٤٤- وشدد مندوب كندا، عند دعمه أيضا ورقة العمل WP/178، على أنه من المهم لدولته: أن تكون المشاركة في عمليات تبادل المعلومات المقترحة مشاركة طوعية وغير إلزامية؛ وأن تراعى جميع جوانب السرية وحماية البيانات والمصادقة على تقارير الحوادث ونظام الأمن والقدرة على التداخل مع منصات الإبلاغ الوطنية الموجودة؛ وأن تدرج الإجراءات المتخذة في أنشطة الإيكاو لتحديد الأولويات والتخطيط باستخدام نهج قائم على المخاطر.

٤٥- ومندوب جمهورية تنزانيا المتحدة، باعتبار دولته عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، أيد ورقة العمل WP/165 Revision No. 1، إذ شدد على أنه من المهم، في ظل اعتبار مراقبة الجودة مكوناً حاسماً من مكونات نظم أمن الطيران، أن تضع الدول آلية مناسبة لتنفيذها. كما أيد ورقة العمل WP/253 (الأرجنتين ودول أخرى) وورقة العمل WP/328 (سنغافورة ودول أخرى) وورقة العمل WP/405 (الجمهورية الدومينيكية).

٤٦- ومندوب بابوا غينيا الجديدة، عند إعرابه عن دعمه لجميع الورقات المرتبطة بتعزيز ثقافة الأمن، أشار إلى ضرورة التركيز على الموظفين غير المختصين في أمن الطيران والوكالات المشاركة في بيئة الطيران المدني. وأكد على ضرورة إدراج مسألة تعزيز ثقافة الأمن في عمليات تدريب الأطقم الأرضية والجوية.

٤٧- وإذ أكد المراقب الممثل لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) على أن أمن الطيران مسألة تخص الجميع، اتفق مع الإجراء المقترح في ورقة العمل WP/328 (سنغافورة وآخرون) بأن تشجع الجمعية العمومية الدول ومنظمات قطاع الطيران على تحسين التنسيق وتعزيز التوعية بشأن أمن الطيران بالنسبة لكل الكيانات داخل بيئة الطيران المدني، بما فيها الوكالات غير المعنية بأمن الطيران، تمشياً مع الأحكام الجديدة للخطة العالمية للطيران المدني بشأن استمرار اليقظة في مجال أمن الطيران.

٤٨- والرئيس، عند تلخيصه المناقشة المتعلقة بثقافة الأمن، وبمراعاة الهدف الثاني ذي الأولوية من "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASeP)، أي ترسيخ ثقافة الأمن وتطوير القدرات البشرية، أشار إلى اتفاق اللجنة التنفيذية مع كون إنشاء ثقافة أمن قوية وشاملة أمراً ضرورياً لضمان الفعالية في تنفيذ تدابير أمن الطيران وتحقيق استدامتها على المدى الطويل. وللعوامل البشرية دور حاسم في تخفيف التهديدات التي تواجه الطيران المدني. ويؤدي نشر ثقافة أمن إيجابية إلى تثقيف الموظفين بشأن تهديدات أمن الطيران وتأثيرها ويساعد على تخفيف التهديدات الداخلية والتهديدات الخارجية على حد سواء، إذ يصبح الموظفون قادرين على التفكير والتصرف على نحو يراعي أكثر مسألة الأمن وعلى تحديد أوجه السلوك أو الأنشطة التي تثير القلق والإبلاغ عنها. وهذا بدوره يؤدي إلى شعور جميع الموظفين في أوساط الطيران المدني بأنهم يضطلعون بدور حاسم في نظام الأمن. وأقرت اللجنة التنفيذية بأن النجاح في إرساء ثقافة الأمن يستوجب أن تُعزز الجهات صاحبة المصلحة أمن الطيران لدى جميع الوكالات المشاركة في الطيران المدني، ومن ثم دعم المبادرات التي طرحتها عدة دول أعضاء، والتي تشجع الدول ومنظمات قطاع الطيران على وضع برامج لثقافة الأمن والتوعية بها لفائدة كل الجهات المعنية بالطيران المدني. وبالإضافة إلى ذلك، يتطلب إرساء ثقافة الأمن أيضاً دعم وتوجيه القيادة العليا لإدراج مبادئ أمن الطيران في جميع جوانب عمليات المطارات.

٤٩- وأقرت اللجنة التنفيذية أيضاً بضرورة تحويل الدعم السياسي لثقافة الأمن إلى إجراءات عملية ورحبت بالمبادرات المختلفة التي عرضتها الدول الأعضاء لإعداد وتنفيذ حملات عملية للتوعية في مجال الأمن. وبناءً على توصية "المؤتمر الثاني الرفيع المستوى لأمن الطيران" (HLCAS/2) التي دعت الدول وقطاع الطيران إلى اتخاذ خطوات ملموسة لوضع برامج لثقافة الأمن، مثل الحملات رفيعة المستوى، أيدت اللجنة التنفيذية إعداد المنشورات الإعلانية والملصقات وحلقات العمل والإحاطات والنشرات، وغيرها من الآليات التواصل ذات الأهداف المحددة من أجل إدراج الوعي بأمن الطيران في جميع عمليات الطيران

المدني. وإضافة إلى ذلك، أشارت اللجنة التنفيذية إلى أهمية ما قدمته الدول ومكونات قطاع الطيران من أدوات عملية للإبلاغ عن حوادث الأمن وتنظيم تدريبات متكررة للتوعية في مجال الأمن على حد سواء. وطلبت اللجنة التنفيذية من الإيكاو أن تواصل العمل على وضع أدوات لتعزيز التوعية بالأمن وثقافة الأمن وأن تصفي عليه طابع الأولوية، وأن تعلن عام ٢٠٢٠ عاماً لثقافة الأمن".

٥٠- والرئيس، عند تقديمه ملخصاً لمناقشة موضوع أنشطة المراقبة التي تضطلع بها الدول، أشار إلى تأكيد اللجنة التنفيذية على مدى أهمية مراقبة الجودة من أجل تحقيق الاستدامة في أمن الطيران. ونظراً إلى ضرورة إدخال تحسينات على إجراءات مراقبة الجودة، طبقاً لما ذكر في "برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)، كان هناك إجماع واسع بين المندوبين على أنه ينبغي تشجيع الدول على إعطاء الأولوية لتخصيص الموارد الكافية ووضع ترتيبات تنظيمية مناسبة لضمان التنفيذ الفعال لأنشطة مراقبة الجودة.

٥١- وفضلاً عن ذلك، أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بضرورة مساعدة الدول في تحديد أولويات أنشطة الرقابة وتواترها وأوصت بأن ينظر فريق خبراء أمن الطيران في تضمين برنامج عمله مسألة وضع مواد إرشادية في هذا الشأن.

٥٢- والرئيس، عند تلخيصه المناقشة المتعلقة بتعزيز التنفيذ على الصعيد الإقليمي، أشار إلى إقرار اللجنة التنفيذية بالدور المهم لمكاتب الإيكاو الإقليمية في مساعدة الدول الأعضاء على معالجة القضايا والتحديات المشتركة فيما يخص تنفيذ الملحق التاسع — "التسهيلات" والملحق السابع عشر — "الأمن"، و"الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep)، وخطط العمل التصحيحية، وفي تيسير بعثات المساعدة، ودعم اجتماعات المجموعات الإقليمية، والمساعدة في معالجة القضايا الأخرى الخاصة بكل إقليم من أقاليم الإيكاو. وفيما يتعلق بمستوى التوظيف في مكاتب الإيكاو الإقليمية هذه، قررت اللجنة التنفيذية أن يستند إلى الاحتياجات وأن يُترك البت فيه لتقدير الأمانة العامة التي ستراعي مستويات التنفيذ في الأقاليم.

القرارات المعروضة على نظر الجمعية العمومية لكي تعتمدها

٥٣- قدم نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات (DD/ASF) ورقة العمل WP/27، التي اقترح فيها المجلس إدخال تنقيحات على قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٨: "بيان معزز بشأن استمرار سياسات الإيكاو المتصلة بأمن الطيران" ليعكس التطورات التي شهدتها مجال أمن الطيران منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦ ولتوجيه الدول الأعضاء والإيكاو فيما يتعلق بسياسة أمن الطيران بالنسبة للفترة الثلاثية القادمة.

٥٤- وأشير إلى تقديم ورقة المعلومات التالية أيضاً: WP/528 Revision No. 1 ("إعلان بشأن أمن الطيران") المقدمة من لبنان والمكسيك ونيجيريا وقطر والمملكة العربية السعودية وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة ومن فنلندا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وباقي الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC).

المناقشة

٥٥- مندوب المملكة العربية السعودية، لدى إعرابه عن دعمه لمقترح الورقة المنقحة بشأن البيان الموحد بالسياسات المستمرة للإيكاو المتعلقة بأمن الطيران (WP/27)، لفت الانتباه إلى البند ٣ من ديباجة المرفق (أ) ("سياسات عامة")، الذي يبين أن الطابع المتطور لتهديدات الأعمال الإرهابية، بما فيها تلك التي تشكلها أمور منها الصواريخ أرض - جو والهجمات التي تستخدم نظم الطائرات الموجهة عن بعد، وغير ذلك من أعمال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، له آثار عكسية خطيرة

على سلامة وفعالية وانتظام الطيران المدني الدولي، بما يعرض حياة الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض للخطر ويقوض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي"، وكذا إلى البند التشغيلي ١ الذي تندد فيه الجمعية العمومية بقوة "بجميع أعمال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها ومن يرتكبها وأسباب ارتكابها؛" وأكد على حاجة الدول إلى اتخاذ إجراءات فردية وتعاضدية للقضاء على جميع أعمال التدخل غير المشروع، وبخاصة تلك التي تستهدف المطارات باستخدام صواريخ أرض - جو ونظام الطائرات الموجهة عن بعد (الطائرات المسيّرة).

٥٦- وأيد مندوب المملكة المتحدة أيضاً مقترح البيان الموحد الذي يشكل أساس مواصلة العمل في مجال أمن الطيران. وإذ أشار إلى كونه يعكس كما يجب حالة السياسات الدائمة للإيكاو في مجال أمن الطيران ويتميز بقصره ويسر قراءته مقارنة بالنسخة السابقة، أي قرار الجمعية ٣٩-١٨، أعلن أنه مازال ممكناً تنقيحه لضمان أن يكون واضحاً ومحدثاً قدر الإمكان. وهكذا، اقترح مندوب المملكة المتحدة أن توصي الجمعية العمومية بأن يكلف المجلس فريق خبراء أمن الطيران بإجراء هذه التنقيحات قبل انعقاد الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية لعام ٢٠٢٢.

٥٧- ولفت مندوب المملكة المتحدة أيضاً الانتباه إلى النص المقترح لإعلان جديد بشأن أمن الطيران والوارد في ورقة العمل WP/528 Revision No. 1، الذي شاركت دولته في تقديمها. وشدد على أن الفرصة باتت سانحة أمام الجمعية العمومية لاعتماد إعلان جديد بناء على هذا النص للأسباب التالية، وهي: (١) أن أشياء كثيرة أنجزت خلال السنة الثلاث الماضية، من صدور القرار الأول لمجلس أمن الأمم المتحدة بشأن أمن الطيران [UNSCR Resolution 2309 (2016)] إلى التطور السريع للخطة العالمية للطيران المدني، مروراً بتقديم مقترحات إيجابية يُزعم المصادقة عليها في الدورة الحالية للجمعية العمومية؛ و(٢) أن الإعلان الحالي، الذي اعتُمد في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية في عام ٢٠١٠ والذي ورد بعد مقترح البيان الموحد المحدث، قديم ولا يعكس الحالة الراهنة. وبالنظر إلى أهمية أمن الطيران، لا بد من ضمان أن تكون الرسائل الموجهة من الإيكاو حديثة وأن تعكس الحالة الراهنة؛ و(٣) أن الوقت قد حان، في إطار الإجراءات الرامية إلى الحفاظ على زخم "الخطة العالمية للطيران المدني"، ليطلب إلى الدول من جديد تكثيف جهودها فيما يتعلق بأمن الطيران لدعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وباختصار، فالجمعية العمومية تملك فرصة إعطاء دفعة عامة لعمل الإيكاو في مجال أمن الطيران ويتعين عليها عدم إهدارها. وأشار مندوب الأمم المتحدة إلى أن أفضل طريقة للمضي قدماً هو أن يعمل فريق صغير على إعداد مشروع نص نهائي لإعلان جديد بشأن أمن الطيران بهدف عرضه على الجمعية العمومية لتتخذ فيه في الأسبوع الثاني، مع مراعاة تعليقات المندوبين. وأعرب عن أمله في أن يكون بإمكان الجمعية العمومية تضمين إنجازاتها اعتماد هذا الإعلان.

٥٨- وأشارت مندوبة نيوزيلندا إلى التقدم الجيد الذي أحرزته الإيكاو ومجتمع الطيران برمته في مجال أمن الطيران خلال السنوات الثلاث الماضية وقالت إنها متفقة مع ضرورة اعتماد إعلان جديد بشأن أمن الطيران كما هو مقترح في ورقة العمل WP/528 Revision No. 1. وإذ أكدت أهمية اعتماد إعلان جديد لمعالجة التطورات والتحديات الجديدة التي تسجل في هذا المجال على الصعيد العالمي، والتشجيع على اعتماد إجراءات أقوى لتحسين التعاون الدولي بغرض التصدي للتهديدات التي تواجه الطيران المدني، أشارت إلى أن نيوزيلندا ستكون سعيدة بالتعاون في وضع نص لهذا الإعلان كما اقترح ذلك مندوب المملكة المتحدة.

٥٩- ومندوب إيطاليا، الذي شاركت دولته في تقديم ورقة العمل WP/528 Revision No. 1، حث الجمعية العمومية بقوة على أن تعتمد إعلاناً جديداً على النحو الذي اقترحه مندوب المملكة المتحدة. وأشار إلى أن هذا الإعلان سيبرز ويعزز مواضيع عديدة في مجال الطيران المدني، وسيفضي، على وجه الخصوص، إلى الإقرار بضرورة تعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم من خلال تنفيذ أهداف "الخطة العالمية للطيران المدني" تنفيذاً أكثر فعالية ومن خلال تضافر جهود الدول وقطاع الطيران والجهات الفاعلة الرئيسية في سلسلة الأمن لمعالجة التهديدات والمخاطر التي تواجه أمن الطيران.

- ٦٠- وأيد مندوب الأرجنتين بقوة تدخل مندوب المملكة المتحدة وكذا تدخلات مندوبي نيوزيلندا وإيطاليا.
- ٦١- وشدد مندوب الصين، لدى الإعراب عن دعمه للبيان الموحد المقترح في ورقة العمل WP/27، على ضرورة وضع نظام لإدارة الأمن يتوافق مع نظام إدارة الأمن التابع للخطة العالمية للطيران المدني وإدراجه في الخطة بهدف التصدي للتهديدات والمخاطر التي تعترض أمن الطيران المدني بطريقة شاملة. ورأى أنه ينبغي إدراج هذا العنصر الجديد في البيان الموحد المذكور.
- ٦٢- ودعت مندوبية الولايات المتحدة تدخل مندوب المملكة المتحدة، وبخاصة فيما يتعلق بتكليف فريق خبراء أمن الطيران بمهمة إجراء تنقيح شامل للبيان الموحد قبل انعقاد الدورة القادمة للجمعية العمومية. وإذ قالت إنها تتفق مع حلول الوقت لتحديث الإعلان المتعلق بأمن الطيران، أيدت أيضاً إنشاء فريق مصغر لتنقيح النص الوارد في ورقة العمل WP/528 Revision No. 1 وقالت إن الولايات المتحدة ستكون سعيدة بالمشاركة فيه.
- ٦٣- وإذ قال مندوب كندا إنه يتقاسم هذا الموقف، أشار إلى رغبة دولته في الانضمام أيضاً إلى هذا الفريق.
- ٦٤- وأبدت اللجنة التنفيذية اتفاقها مع مقترح قدمه حينها مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) لإنشاء فريق صياغة "أصدقاء الرئيس" يرأسه نائب الرئيس الثاني، السيدة بوبي خوزا (جنوب أفريقيا)، بهدف تنقيح نص الإعلان العالمي لأمن الطيران الذي يرد في ورقة العمل WP/528 Revision No. 1، وسيعوض الإعلان الحالي الذي اعتمده الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية في عام ٢٠١٠.
- ٦٥- وأشار الرئيس إلى أنه سيعلق تخييصه للمناقشة المتعلقة بورقة العمل WP/27 إلى حين نظر اللجنة التنفيذية في تقرير فريق الصياغة.

البند ١٣ من جدول الأعمال: "برامج التدقيق — نهج الرصد المستمر"

- ٦٦- نظرت اللجنة التنفيذية في البند ١٣ من جدول الأعمال ومسائل تنفيذ برامج الإيكاو للتدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر، وتطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، والتقرير المتعلق باستعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، التي وثقت في ثلاث ورقات عمل رئيسية قدمها المجلس (ورقة العمل WP/23 وورقة العمل WP/11 وورقة العمل WP/32) وورقات ذات صلة قدمتها الدول والمنظمات الدولية.

تنفيذ برامج الإيكاو للتدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر

- ٦٧- قدم نائب مدير الرصد والمراقبة (DD/MO) ورقة العمل رقم WP/23، التي تطرق فيها المجلس إلى التنفيذ الفعال للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، وكذا إلى التطورات المهمة منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦. وفيما يتعلق بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، أشار إلى أن المرفق (أ) بالورقة يتضمن معلومات مفصلة عن الأنشطة والتطورات المرتبطة بالفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨. وأبرزت الورقة أن أنشطة برنامج USOAP التي أجريت في المدة المشمولة بالتقرير تضمنت ٣٦ عملية تدقيق، و٥٣ بعثة من "بعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو" (ICVMs)، و٥ "عمليات لتقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطنية" (SSPIAs)، و٦٢ نشاطاً من أنشطة التحقق خارج الموقع.

وهكذا، بلغ متوسط التنفيذ الفعال على الصعيد العالمي نسبة ٦٧,٦٨ في المائة في ٢٠١٨/١٢/٣١، ولُحِصَ بحسب مجالات التدقيق والعناصر الحاسمة في الشكلين أ-١ وأ-٢. ولاحظ نائب مدير الرصد والمراقبة أن المرفق (ج) بالورقة أشار إلى عدد من أوجه القصور والتحديات الكبيرة المرتبطة بمراقبة السلامة وبالتحقيق في الحوادث/الأحداث، والمحددة في إطار أنشطة برنامج USOAP CMA. وأبرزت الورقة أنه خلال الفترة المشمولة بالتقرير، حدّدت الإيكاو شواغلاً بارزاً جديداً في مجال السلامة في دولة واحدة، في حين تمكنت ٩ دول من حلّ شواغلها البارزة في مجال السلامة.

٦٨- وسلطت ورقة العمل رقم WP/23 الضوء على قيام مجموعة خبراء برنامج USOAP CMA المعنية بالاستعراض الهيكلية (GEUSR)، وفقاً للقرار المتخذ في الدورة ٣٩ للجمعية العمومية، بإتمام استعراضها المستقل للبرنامج ووضع ٣٧ توصية. وقد قدم المجلس هذه التوصيات ووافق عليها (C-DEC 214/5)، ثم وافق عليها المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13). وكما أوصى بذلك المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، أنشأ مجلس الإيكاو الفريق الاستشاري المخصص للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-AG) من أجل تقديم المشورة اللازمة لتحسين فعالية البرنامج. ولدعم عمل هذين الفريقين تجري الإيكاو تحسينات تنظيمية. و قدم المجلس تفاصيل بشأن تطوّر برنامج USOAP CMA في ورقة العمل WP/11 (انظر الفقرة ٨٠ أدناه).

٦٩- وأكّدت ورقة العمل رقم WP/23 على أن برنامج USOAP CMA استكمل خلال الفترة المشمولة بالتقرير تدقيقه للتحوّل إلى المعيار ISO 9001:2015 دون الخروج بأي استنتاجات، ثم نفذ آليات جديدة لتعزيز منهجية إدارة المخاطر وزيادة الفعالية وتحسين آجال التخفيف من المخاطر. وتشير البيانات التي جمعتها الإيكاو بفضل نظام إدارة النوعية التابع للبرنامج USOAP CMA إلى وجود ارتفاع عام يفوق نسبة ٩٠ في المائة عند الدول التي أدلت برأيها بخصوص أنشطة نهج الرصد المستمر التي اضطلع بها في السنوات من عام ٢٠١٦ إلى عام ٢٠١٨.

٧٠- وفيما يتعلق بالبرنامج USAP-CMA، أشار نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات (DD/ASF) إلى أن المرفق (ب) بورقة العمل WP/23 تضمن معلومات مفصلة عن الأنشطة والتطورات التي شهدتها الفترة الثلاثية ٢٠١٦-٢٠١٨. وأشارت الورقة إلى أن أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران شملت ٧٩ عملية تدقيق، و ٧ بعثات تحقق، ودورتين تدريبيتين للمدققين و ٧ حلقات دراسية إقليمية. والشكل ب-١ قدم ملخصاً بيانياً لمتوسط المستوى العالمي لاستدامة نظام دولة لمراقبة أمن الطيران بحسب العنصر الحاسم، وملخصاً بيانياً لمتوسط مستوى الامتثال بحسب مجال التدقيق. وشددت الورقة على أن المتوسط الحالي للتنفيذ الفعال على الصعيد العالمي بلغ نسبة ٧٢,٦٩ في المائة في ٢٠١٨/١٢/٣١، وأن الجهود الجاري بذلها ستواصل تحسين هذه النسبة. وأبرزت الورقة أيضاً أنه خلال الفترة المشمولة بالتقرير حددت الإيكاو شواغل بارزة جديدة في مجال الأمن في خمس دول، في حين وجدت ثلاث دول حلاً لشواغلها البارزة في مجال الأمن. والمرفق (د) بالورقة أشار إلى عدد من أوجه القصور والتحديات المرتبطة بأمن الطيران ونظم المراقبة.

٧١- ووفقاً للمرفق (هـ) بقرار الجمعية العمومية ولتوصية المؤتمر الثاني الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران (HLCAS/2) أنشئت مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة المعنية بالبرنامج USAP-CMA (مجموعة الدراسة SSG) لإجراء استعراض شامل لنطاق البرنامج ومنهجيته. وتضمنت ورقة العمل WP/32 (انظر الفقرة ١٥١ أدناه) الاستعراض وتوصياته وخطة العمل المتعلقة بتنفيذ هذه التوصيات، ومعلومات إضافية عن تطوّر البرنامج USAP-CMA استناداً إلى نتائج المؤتمر. وسيجري تنفيذ التوصيات المصادق عليها خلال الفترة الثلاثية القادمة.

٧٢- وسلّطت ورقة العمل WP/23 الضوء أيضاً على تحديين يواجهان البرنامج USAP-CMA وحددهما مكتب التقييم والتدقيق الداخلي (EAO) في تدقيقه الداخلي لعام ٢٠١٨ الذي أجراه قسم تدقيق أمن الطيران (IA/2018/4). ويتمثل التحدي الأول في أن أكثر من ٣٠ في المائة من عمليات تدقيق البرنامج المزمعة لم تتقد في عامي ٢٠١٦ و٢٠١٧، ومرد ذلك بشكل كبير إلى طلبات التأجيل المقدمة من الدول الأعضاء. ومن أجل مواجهة هذا التحدي، دأبت الأمانة العامة للإيكاو على تني الدول عن تأجيل عمليات التدقيق المزمعة وأدرج نص ذي صلة في مقترح ورقة المجلس المنقحة "البيان الموحد بالسياسات المستمرة للإيكاو المتعلقة بأمن الطيران" (WP/27). أما التحدي الثاني الذي يواجه البرنامج فيتمثل في أن اثنين من القادة الخمسة في فريق التدقيق العامل في إطار البرنامج USAP-CMA من الموظفين المعارين. وأشار المكتب في التقرير المتعلق بتدقيقه الداخلي إلى أن الوضع ليس مثالياً فيما يتعلق بالموارد كون المعارين يعينون مبدئياً لفترة زمنية محدودة جداً (أي لمدة سنتين) ويتعين عليهم الخضوع لتدريب في عين المكان لكي يتمكنوا من تولي وظيفة قائد فريق تدقيق. ولمواجهة هذا التحدي، دعيت الجمعية العمومية إلى أن تنظر في أفضل السبل لكي تسوي، في إطار برنامج التدقيق، أوضاع جميع وظائف قادة الفريق في إطار البرنامج USAP-CMA.

٧٣- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/23 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالتقريرين المرحليين عن تنفيذ البرنامج USOAP-CMA والبرنامج USAP-CMA وما يرتبط بهما من أنشطة؛
- (ب) حتّ الدول على مواصلة التزامها الكامل بالبرنامج USOAP-CMA والبرنامج USAP-CMA؛
- (ج) تشجيع الدول على مواصلة دعمها للبرنامج USOAP-CMA والبرنامج USAP-CMA بطرق منها إعارة خبراء لفترة طويلة، والمشاركة في الدورات التدريبية والندوات في هذا الشأن.

المناقشة

٧٤- مندوبة النمسا، لدى الإعراب عن ارتياحها لتقرير الأنشطة الموحد الذي قُدم في ورقة العمل WP/23، شجعت البرنامج USOAP-CMA والبرنامج USAP-CMA على تبادل التجارب المكتسبة من عملية تنفيذهما، بما في ذلك أفضل الممارسات والدروس المستفادة، لمزيد تحسنهما. وإذ أشارت إلى مساهمة الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية مساهمة كبيرة في عمل مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي، شددت على ضرورة أن تستخدم الإيكاو نتائج هذا المجهود أفضل استخدام.

٧٥- وإذ قال نائب مدير الرصد والمراقبة (DM/MO) إنه يتفق مع أهمية تبادل المعارف المحصلة عن طريق تنفيذ البرنامجين، سلط الضوء على تقرير نتائج برنامج USOAP CMA لفترة السنوات الثلاث الممتدة من عام ٢٠١٦ إلى عام ٢٠١٨، والذي نُشر مؤخراً وتضمن معلومات بشأن أمور منها التحديات التي تواجه الدول في الإجابة بشكل مُرضٍ على أسئلة البروتوكول في مجالات التدقيق الثمانية، وهو ما قد يكون مفيداً للبرنامج USAP-CMA.

٧٦- وهنأ مندوب السنغال الإيكاو على ما حققته من نتائج عن طريق البرنامج USOAP-CMA والبرنامج USAP-CMA خلال الثلاثية الماضية كما هو مبين في ورقة العمل رقم WP/23. غير أنه أشار إلى شاغل أثير، في الفقرة ٢-٢-٦ من الورقة، بشأن عملية توحيد تفسير القواعد القياسية الخاضعة للتدقيق في إطار البرنامج USAP-CMA باستخدام أسئلة البروتوكول المقترنة بها. وأكد مندوب السنغال أن عملية التوحيد هذه ضرورية لكي تثق الدول في منهجية تدقيق البرنامج. وقد أدرك أن معالجة هذه المشكلة تتطلب إنجاز ما يلي: تنقيح دورة تدريب المدققين في عام ٢٠١٧ لإدراج نموذج مفصل بشأن تفسير القواعد القياسية؛

وتنظيم دورة تدريبية خلال اليوم التحضيري لكل عملية تدقيق في إطار البرنامج USAP-CMA؛ وإضافة ملاحظات وتوجيهات أخرى بانتظام إلى بروتوكول الأسئلة لكي يستخدمها المدققون للمساعدة في ضمان التوحيد في عمليات التدقيق في إطار البرنامج USAP-CMA. وقال مندوب السنغال إنه ينبغي فضلاً عن ذلك أن تُحسّن مجموعة الدراسات SSG أداء مؤشرات بروتوكول أسئلة البرنامج USAP-CMA للحد إلى أقصى درجة من إمكانية تباين تفسيرات المدققين لمستوى تنفيذ قاعدة قياسية مدققة.

٧٧- وإذ أشاد مندوب الصين بالتقدم المهم الذي أحرز عن طريق البرنامج USOAP-CMA، أكد أن دولته طبقت البرنامج بحذافيره وعينت خبيراً للمشاركة في عمل الفريق الاستشاري المخصص (USOAP-AG). وأعرب نائب مدير الرصد والمراقبة عن تقديره للصين لدعمها البرنامج USOAP-CMA.

٧٨- وأيد مندوب بيرو الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/23 بالنظر إلى أهمية تنفيذ برنامجي التدقيق.

٧٩- عند تلخيص المناقشة، أشار الرئيس إلى ترحيب اللجنة التنفيذية بتنفيذ كل من البرنامج USAP-CMA والبرنامج USOAP CMA خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠١٦-٢٠١٨، وحثها الدول على مواصلة المشاركة في برنامجي التدقيق مشاركة كاملة مع تقديم الدعم لهما. وأقرت اللجنة التنفيذية بالتنسيق بين البرامج ودعت إلى تعزيز التآزر وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة.

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

٨٠- عرض نائب مدير الرصد والمراقبة (DD/MO) حينها ورقة العمل رقم WP/11 التي قدّم فيها المجلس تقريراً عن تطوّر برنامج الإيكاو USOAP-CMA واقترح أنشطة تحويلية. والبرنامج USOAP الذي أُطلقت الإيكاو منذ أكثر من عقدين، تطوّر من دورة تدقيق محدودة أولية لتقييم امتثال الأحكام الواردة في الملحق الأول — "إجازة العاملين"، والملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، والملحق الثامن — "صلاحية الطائرات للطيران" إلى نهج رصد مستمر ونظام عالمي مبني على المعلومات وقائم على المخاطر وموجه نحو النتائج لرصد مراقبة الدول للسلامة، وقدرة التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات وكذا نضجها في تنفيذ برامج الدول في مجال السلامة. كما قام البرنامج USOAP برصد المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) التي تتحمل مسؤوليات السلامة بتكليف من الدول. واضطلع البرنامج USOAP بمجموعة متنوعة من عمليات التدقيق والتدخلات التي أكدت تقدم الدول في معالجة أوجه القصور المحددة.

٨١- وعرضت ورقة العمل رقم WP/11 تطوّر "برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" الذي كان مدفوعاً بثلاثة مسارات عمل رئيسية: إجراءات تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلية (GEUSR) التي أنشئت بموجب القرار المتخذ في الدورة التاسعة والثلاثين للمؤتمر؛ والأعمال المقبلة التي طلبها "المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" (AN-Conf/13)، والتي سيضطلع بها الفريق الاستشاري المخصص الذي أنشأه مؤخراً البرنامج USOAP (USOAP-AG)؛ والتحسينات التنظيمية التي أنجزتها الإيكاو لدعم تلك المبادرات. وفيما يتعلق بمسار العمل الأول، سلطت الورقة الضوء على وضع الأمانة العامة، بموافقة المجلس، خطة عمل مفصلة لتنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلية (GEUSR) البالغ عددها ٣٧ توصية (مجمعة في ست مجموعات) بما يتسق مع الجدول الزمني لتطور برنامج USOAP CMA الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل رقم WP/11. وقد خصصت الأمانة العامة الموارد اللازمة لدعم تنفيذ هذه التوصيات في ميزانية البرنامج العادي للمنظمة للفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢، والتي كانت معروضة على الجمعية العمومية للموافقة عليها. وعلاوة على ذلك، أعطى برنامج USOAP CMA الأولوية لتنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلية (GEUSR) الواردة في المجموعة (أ): التنقيح الهيكلية لأسئلة البروتوكول (PQs) والمجموعة (ب): أسئلة البروتوكول ذات الأولوية.

وفي هذا الصدد، كان من دواعي سرور نائب مدير الرصد والمراقبة (DD/MO) إبلاغ اللجنة التنفيذية بإتمام الإيكو المرحلة الأولى من هذا العمل الأسبوع الماضي. وفي أعقاب التنقيح الهيكلي لأسئلة البروتوكول (PQs) وأسئلة البروتوكول ذات الأولوية، حُدّد مشروع المجموعة الأولى من أسئلة البروتوكول. والخطوة التالية لتلك الأسئلة (PQs) تتمثل في إخضاعها للتنسيق الفني. وكان من المتوقع أن تنتشر مجموعة أسئلة البروتوكول على الموقع الإلكتروني (OLF) للبرنامج USOAP CMA في يولييه ٢٠٢٠ وأن تكون قابلة للتطبيق على أنشطة البرنامج في يناير ٢٠٢١.

٨٢- وفيما يتعلق بمسار العمل الثاني، سلّطت الورقة الضوء على إنشاء المجلس مؤخراً الفريق الاستشاري المخصص USOAP-AG لمزيد دعم تطور البرنامج على نحو يتجاوز توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي (GEUSR) من أجل التصدي لازدواجية الجهود وإيجاد أوجه التآزر لتعزيز كفاءة برنامج USOAP CMA مع الحفاظ في الوقت ذاته على الضمانات التي تكفل الاستقلالية والعالمية والتوحيد والقبول العالمي فيما يتعلق بتنفيذ البرنامج. وقد وُجّهت الدعوة إلى بعض الدول الأعضاء في الإيكو والمنظمات الدولية لترشيح خبراء للعمل في الفريق الاستشاري وبدأت الأمانة في تلقي الترشيحات.

٨٣- وفيما يتعلق بمسار العمل الثالث، سلّطت ورقة العمل رقم WP/11 الضوء على أن تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي (GEUSR) ونتائج الفريق الاستشاري المخصص سيسمح باستعراض أساليب عمل البرنامج USOAP. وفي أعقاب حدوث تغييرات عالمية في التكنولوجيا وأنشطة الطيران والممارسات التنظيمية ونظم إدارة الجودة، فضلاً عن الحصول على شهادة ISO 9001، كان متوقعاً إجراء استعراض لعمليات ونظم الإدارة إلى جانب مواصلة التكيف مع البيئة التشغيلية الآخذة في التغيير. وتلك التحسينات التنظيمية ضرورية لإدارة التغييرات الناجمة عن تطور البرنامج على المدى الطويل وإدارة ناجحة ولخدمة مهمة ورؤية الإيكو.

٨٤- وشدد نائب مدير الرصد والمراقبة على أن التقدم الذي أحرزته المسارات الثلاثة المذكورة أشير إليه في التقرير السنوي للمجلس وربما في المؤتمر رفيع المستوى المعني بالسلامة المزمع عقده في عام ٢٠٢١.

٨٥- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/11 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بحالة تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (GEUSR) على النحو المبين في القسم ٢-٢ من الورقة؛
- (ب) اعتماد القرار المتعلق بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر الوارد في المرفق (أ) ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٥؛
- (ج) الإحاطة علماً بالأعمال المقبلة التي طلبها المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) وبالتحسينات التنظيمية والجدول الزمني لتحقيق تطوّر "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP CMA)، كما هو مبين في قسمي الورقة ٢-٣ و ٢-٤ ومرفقها (ب).

٨٦- وعرض مندوب أيرلندا ورقة العمل رقم WP/114 (من أجل "نهج للرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" يتسم بالأهمية والقوة والحدّات) المقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) ومن منظمة "يوركنترول"، والتي شاركت في تقديمها نيوزيلندا. وأكدت الورقة أن برنامج USOAP CMA هو أحد أهم برامج الإيكو لسلامة الطيران، إذ يسمح للدول والمنظمات الإقليمية والإيكو بقياس امتثال القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة والحصول على نظرة عالمية عن الوضع. ودُكرت بأن المؤتمر الثالث عشر

للملاحة الجوية (AN-Conf/13) أوصى بأن تكفل الإيكاو أن يظل برنامج USOAP CMA قوياً ومناسباً وحديثاً بحيث يقدم معلومات ذات صلة وموثوقة وحديثة يمكن استخدامها بطريقة فعالة. وقد شدد المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية على ضرورة إعطاء الأولوية لبرنامج USOAP CMA لمواصلة تطويره وتزويده بالموارد، وقدم عدة توصيات لتحسينه، بما في ذلك على وجه الخصوص عمل مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي (GEUSR). ولذلك، ينبغي إعطاء الأولوية لتنفيذ أعمال مجموعة الخبراء GEUSR، على النحو المبين في ورقة العمل رقم WP/133 التي قدمتها أستراليا ونيوزيلندا وشارك في تقديمها كل من سنغافورة والمملكة المتحدة وفنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه. كما ينبغي النظر في إدخال تحسينات على برنامج USOAP CMA على المديين المتوسط والطويل بما يتجاوز توصيات مجموعة الخبراء GEUSR. ويشمل ذلك جوانب مثل: أساس البيانات والتخطيط، والمؤشرات، والتدريب ومهارة الموظفين، والتفاعلات مع البرامج الأخرى، والاستخدام الفعال للموارد، وتقنيات وأساليب التدقيق المطبقة، وتحسين أدوات التكنولوجيا، ولا سيما الموقع الإلكتروني للبرنامج (USOAP CMA OLF).

٨٧- وفيما يتعلق بمزيد تطور برنامج USOAP CMA، لفت مقدمو ورقة العمل WP/114 والمشاركون في تقديمها الانتباه أيضاً إلى ورقة العمل WP/447 (اعتبارات بشأن تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، في أعقاب إدراج الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة" المقدمة من جمهورية كوريا، وعلى وجه الخصوص المقترح الرامي إلى ضمان إجراء تقييم سليم لتنفيذ برنامج الدول في مجال السلامة. وقد رأوا أن دمج عملية تقييم نظام الدول لمراقبة السلامة وبرنامج الدول للسلامة في إطار برنامج USOAP CMA سيشكل خطوة أساسية.

٨٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/114 إلى القيام بما يلي:

- (أ) ضمان أن يوفر تطور برنامج USOAP CMA معلومات حديثة تتسم بمزيد من الأهمية والقوة والدقة وأن يُدار بطريقة قائمة على المخاطر؛
- (ب) الإقرار بضرورة استمرار برنامج USOAP CMA وتعزيزه أكثر لبلوغ نظام مرن وقادر على الاستجابة وقائم على المخاطر وقوي؛
- (ج) التوصية بأن يستعرض التطور المقبل جوانب مثل أساس البيانات والتخطيط، والمؤشرات، والتدريب ومهارة الموظفين، وتبادل الأفكار والخبرات، والتفاعلات مع البرامج الأخرى، وكفاءة استخدام موارد الإيكاو والدول الأعضاء، وتطبيق طرائق وأساليب التدقيق، وتحسين الأدوات التقنية، لاسيما الموقع الإلكتروني للبرنامج (USOAP CMA OLF)؛
- (د) مناقشة جميع الدول الأعضاء في الإيكاو والمنظمات الدولية والإقليمية أن تدعم الإيكاو في تحسين برنامج USOAP CMA؛
- (هـ) الطلب من المجلس إضفاء الأولوية على العمل المتعلق بتطوير برنامج USOAP CMA؛

وتوجيه تعليمات للأمانة العامة للإيكاو من أجل القيام بما يلي:

- (و) تنفيذ توصيات المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية AN-Conf/13، لاسيما التوصيات التي تشير إلى التطور المقبل للبرنامج USOAP CMA؛
- (ز) مواصلة ضمان إدارة وتنفيذ البرنامج بكفاءة وفعالية.

٨٩- وتمشياً مع الإجراءات أعلاه، اقترح مقدمو ورقة العمل رقم WP/114 والمشاركون في تقديمها أن يُضمّن المقترح المتعلق بقرار الجمعية العمومية بشأن برنامج USOAP CMA والوارد في ورقة الملحق (أ) بورقة العمل WP/11 الإجراءات الثلاثة التالية: (١) أن تعطي الإيكاو الأولوية للعمل المتعلق بتطور برنامج USOAP CMA وأن تكفل تزويده بالموارد البشرية والمالية الكافية؛ و(٢) أن تنفذ الأمانة العامة التحسينات التنظيمية الضرورية لإدارة التغييرات الناجمة عن تطور البرنامج على المدى الطويل إدارة ناجحة طبقاً لتوصيات المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية؛ و(٣) أن تتفادى الأمانة العامة ازدواجية الجهود وأن تخلق أوجه التآزر لتعزيز فعالية برنامج USOAP CMA.

٩٠- وعرض مندوب استراليا ورقة العمل رقم WP/133 المقدمة من دولته ونيوزيلندا وشاركت في تقديمها سنغافورة والمملكة المتحدة وفنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه. وأعربت الورقة عن دعمها للجهود الرامية إلى تحسين وترشيد منهجية وأدوات وعمليات برنامج USOAP CMA بهدف تشجيع الدول الأعضاء على المشاركة على نحو مستمر وفعال في البرنامج. ويشمل ذلك إنشاء الفريق الاستشاري المخصص USOAP-AG ووضع خطة عمل رفيعة المستوى لدعم تطور البرنامج خلال السنوات الثلاث المقبلة. وشددت الورقة أيضاً على أن تنفيذ توصيات المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) ومجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي (GEUSR) سيساعد الدول الأعضاء من خلال تخفيف أعباء العمل الإداري المرتبط بعمليات التدقيق التي تضطلع بها الإيكاو وبعثات التحقق المنسّقة التابعة للإيكاو وعمليات التحقق خارج الموقع. وينطوي هذا الأمر على أهمية خاصة بالنسبة للدول الأعضاء التي تمتلك نظم طيران صغرى ولتحضير أنشطة البرنامج المقبلة في مجال التدقيق بهدف تحسين إدارة السلامة وأداء النظم.

٩١- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/133 إلى القيام بما يلي:

(أ) التوصية، اتساقاً مع نتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، بأن تواصل الإيكاو بذل جهودها الرامية إلى تسريع تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي بما يخدم مصالح الدول الأعضاء والإيكاو على حد سواء، مع إضفاء الأولوية على توصيات المجموعة (أ): التفتيح الهيكلي لأسئلة البروتوكول، وتوصيات المجموعة (ب): أسئلة البروتوكول ذات الأولوية؛

(ب) التوصية بأن يُدعم هذا العمل بخطة تنفيذ مفصلة تغطي كل مسار عمل رئيسي وكذا عناصر السياسات الرئيسية، وبالموارد البشرية والمالية الكافية.

٩٢- وقدّمت مندوبة الإمارات العربية المتحدة ورقة العمل رقم WP/324 ("تعزيز أسئلة البروتوكول في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية") التي اقترحت فيها دولتها، بالتزامن مع اعترافها بتوصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي (GEUSR) كما صادق عليها المجلس وتضمنتها ورقة العمل WP/11، ومع دعمها لها، عناصر إضافية لتعزيز أداة أسئلة البروتوكول التي تستخدمها الإيكاو عند تقييم امتثال الدول للقواعد والتوصيات الدولية في إطار برنامج USOAP CMA.

٩٣- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/324 إلى القيام بما يلي:

(أ) توصية الإيكاو بتعزيز تقييمها لمدى امتثال الدول للقواعد والتوصيات الدولية بضمان أن تستند أسئلة البروتوكول إلى الأهداف المنشودة بدلاً من أن تكون إلزامية؛

(ب) توصية الإيكاو بإحالة أسئلة البروتوكول إلى الدول للتشاور بشأنها قبل اعتمادها، في إطار عملية تحسين الجودة. ويمكن تحقيق هذا التشاور من خلال عمليات توجيه الرسائل إلى الدول؛

(ج) الطلب إلى الإيكاو تحقيق تأزر أفضل بين المنسقين الوطنيين للرصد المستمر، من خلال إنشاء شبكة إلكترونية تيسر تبادل البيانات بين الخبراء.

٩٤- وقدم مندوب البرازيل ورقة العمل رقم WP/326 ("برنامج التحضير لتطبيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باستخدام نهج الرصد المستمر") بشأن تجربة دولته في وضع برنامج التحضير لتطبيق برنامج USOAP CMA داخل وكالتها الوطنية للطيران المدني، والفوائد الممكنة تحقيقها من خلال محاكاة عمليات التدقيق في إطار برنامج USOAP CMA. وهذه المبادرات أذكت الوعي بمستوى السلامة، بما سيجعل منظومة الدولة للطيران المدني أكثر أمناً مع مرور الوقت. وقد سلطت الورقة الضوء على مزايا اعتماد المنهجيات المستقلة للتقييم الذاتي عن طريق الأقران التي قد تساعد الدول على تكوين صورة محدثة عن المستوى الفعلي للتنفيذ الفعّال لديها، وذلك ليس للاستعاضة عن برنامج الإيكاو USOAP CMA، وإنما لتمكين الدول من فرصة التعاون وتبادل المعارف والتجارب فيما بينها لتفادي تراجع منظومة طيرانها المدني إلى مستوى غير آمن.

٩٥- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/326 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الاعتراف بفوائد عمليات التقييم الذاتي وعن طريق الأقران في إطار برنامج USOAP CMA من خلال الاعتراف ببرنامج التحضير تابع لبرنامج USOAP CMA، وبتأجيله كمنهجية استباقية لمنع تدهور مستوى السلامة الجوية للدول؛
- (ب) الطلب إلى لجنة الملاحة الجوية مناقشة التوجيهات المتعلقة بوضع الدول الأعضاء برامج التحضير الخاصة بها؛
- (ج) تشجيع دعم الدول الأعضاء لبعضها البعض من أجل إجراء محاكاة لعمليات التدقيق.

٩٦- وقدم مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل رقم WP/337 ("وضع الحد الأدنى من النسبة المئوية للمطارات المرخصة من أجل الصفة المقبولة في البروتوكولات الخاصة بترخيص المطارات") التي أكدت فيها دولته أنه ليس من العدل تصنيف دولة على أنها غير مقبولة بالنسبة لجميع أسئلة البروتوكول المتعلقة بترخيص المطارات، في انتظار الترخيص لجميع المطارات، على الرغم من خضوعها لعملية تدقيق في إطار برنامج USOAP CMA أو لبعثة تحقق منسقة من الإيكاو أو لأنشطة تحقق خارج الموقع، وتوضيحها أنها أنشأت كياناً منفصلاً لمراقبة السلامة، وآلية لمراقبة السلامة محددة تحديداً جيداً، ونظماً لتنظيم ترخيص المطارات، وأصدرت تعليمات استشارية، ونفذت إجراءات وعمليات ترخيص المطارات، وقامت، علاوة على ذلك، بالترخيص فعلاً لنسبة مئوية كبيرة من المطارات. وأبرزت الجمهورية الدومينيكية في الورقة أنه كان بإمكان المدقق في إطار برنامج USOAP CMA أن يضطلع، خلال واحد من هذه الأنشطة، بمراجعة عملية ترخيص أو أكثر، وأن ذلك كان من شأنه أن يكشف ما إذا كانت اللوائح والعمليات قد نُفذت تنفيذاً صحيحاً أم لا كون المطارات تمتثل للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو، على الرغم من أن بعضها لم يرخص له بعد.

٩٧- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/337 إلى القيام بما يلي:

- (أ) تقييم المعلومات المقدمة في الورقة؛
- (ب) تقييم جهود الدول الرامية إلى الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية؛
- (ج) طلب تحديد النسبة المئوية الدنيا للمطارات المرخصة للحصول على صفة مقبولة في أسئلة البروتوكولات الخاصة بترخيص المطارات؛
- (د) التوصية باتخاذ أي إجراءات أخرى تعتبرها ذات صلة.

٩٨- وقدم مندوب قطر ورقة العمل رقم WP/433 ("عمليات تدقيق خاصة بنظام التحقيق في الحوادث وتقديم نتائجه منفصلة عن غيره من نطاقات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية") التي أكدت أن برنامج USOAP CMA ساعد الدول في تحديد نقاط قوة نظامها لمراقبة السلامة ومجالات تحسينه، ووفر للإيكاو وللدول نظرة عامة ومقاييس وتقييمات مفصلة لدعم الأنشطة والقرارات الوطنية والإقليمية والعالمية. وفي كل عملية تدقيق في إطار البرنامج USOAP CMA يقيم نظام الدولة لسلامة الطيران المدني من خلال الانكباب على نظام مراقبة السلامة التابع لسلطة الطيران المدني، وكذا على هيئة التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات بالدولة التي تشترط الإيكاو استقلاليتها التامة. ومع ذلك، فإن نتائج التحقيق المستخلصة في نطاق هيئة التحقيق في الحوادث تُقدّم بمعيار النتائج المستخلصة في نطاق مراقبة السلامة، فتُدمج نتائجها معاً من أجل الحصول على نتيجة شاملة لدرجة التنفيذ الفعّال. وأبرزت قطر في الورقة أن دمج النتائج هذا يحجب أداء كل واحد من الكيانات المستقلة، ويجعل من الصعب استخدام النتائج المدمجة في معالجة مواطن قوة وضعف أي من هذه الكيانات. ودرجة الأداء العالية المحققة أساساً بفضل فعالية التنفيذ في نطاقات مراقبة السلامة قد تخفي تدني أداء هيئة التحقيق في الحوادث على المستوى العالمي، وبالتالي يتعين إيلاء المزيد من الاهتمام على مستوى الإيكاو. واعتبرت قطر أن إجراء تدقيق مستقل وتقديم النتائج بصورة مستقلة في نطاق هيئة التحقيق من شأنهما أن يعكسا بالتالي، على نحو أفضل، الوضع الحالي لهيئة التحقيق وأي حاجة إلى إيلاء اهتمام محدد مع اتخاذ إجراءات ملائمة لتطوير أداء هيئة التحقيق في حوادث الطائرات وإرساء استقلاليتها الكاملة بشكل فعّال. كما تؤكد على أهمية النتائج الشاملة للتحقيقات المستقلة لتحسين السلامة.

٩٩- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/433 إلى ضمان ما يلي:

- (أ) إجراء عمليات التدقيق التي تقوم بها الإيكاو لنُظم التحقيق في الحوادث في الدول بشكل مستقل عن النطاقات الأخرى لبرنامج USOAP CMA؛
- (ب) تقديم النتائج الإحصائية الخاصة بهيئة التحقيق في الحوادث بشكل مستقل عن نتائج نطاقات برنامج USOAP CMA.

١٠٠- وعرض مندوب بيرو حينها ورقات العمل رقم WP/438 و WP/439 و WP/448 و WP/463 و WP/438 ("أداء السلامة في منطقة أمريكا الجنوبية في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باستخدام نهج الرصد المستمر") التي شارك في تقديمها كل من بليز ودولة بوليفيا متعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، والتي شرحت كيف قامت منطقة أمريكا الجنوبية بتحديث خططها في مجال السلامة لتنماشى مع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية". كما أبرزت الورقة التقدم المحرز حتى الآن وعملية تحديد الأغراض والأهداف والمؤشرات ومقاييس التقييم لمواصلة تحسين مجال السلامة باستمرار، والقيام في الوقت ذاته بتنسيق ودمج مختلف مستويات الدولة وقطاع الطيران، وضمان تنفيذ مبادرة الإيكاو بعدم ترك أي بلد وراء الركب.

١٠١- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/438 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في الورقة؛
- (ب) مواصلة دعم هذا النوع من المبادرات الإقليمية التي يجب أن تشارك فيها المكاتب الإقليمية للإيكاو مشاركة نشطة؛
- (ج) تقييم الوسائل البديلة لقياس التنفيذ الفعّال لكي تُحدّث النتائج بسرعة أكبر حالما تنفذ الدول خطط عملها.

١٠٢- وورقة العمل رقم WP/439 ("الكفاءات المطلوبة للهيئات المفوضة") التي شارك في تقديمها كل من بليز وجمهورية بوليفيا متعددة القوميات وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، عرضت مقترحاً لتوحيد المعايير التي يستخدمها مدققو صلاحية الطائرات للطيران في إطار برنامج الإيكاو USOAP CMA، الذين يكلفون بمهمة مراجعة مؤهلات وخبرة مفتشي صلاحية الطائرات للطيران الذين يجري تفويضهم بموجب اتفاق توقعه دولة مع دول أخرى توجد في إقليمها. ودُعيت الجمعية العمومية إلى العمل على ضمان حفاظ مدققي برنامج الإيكاو USOAP على معايير موحدة وموضوعية لدى معالجة أسئلة البروتوكول (PQs) المتشابهة، من خلال مراعاة جميع وثائق الإثبات المقدمة من الدولة، وكذا الأثر المحتمل على المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOO).

١٠٣- وورقة العمل رقم WP/448 ("اقتراح مقدّم من دولة بيرو بإجراء مراجعة في أعقاب إتمام عمليات تدقيق مراقبة السلامة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية") المقدمة من كل من بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، تناولت الخبرة التي اكتسبتها بيرو من مختلف الأنشطة التي أجرتها في إطار البرنامج USOAP CMA، وبخاصة بعثة التحقق المنسقة من الإيكاو (ICVM) في أغسطس ٢٠١٨.

١٠٤- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/448 إلى القيام بما يلي:

- أ) الإقرار بأهمية برنامج USOAP CMA فيما يتعلق بأنشطة تتجاوز التدقيق الفعلي، لا سيما أثناء مرحلة ما بعد التدقيق، إذ يجب أن يُفضي إلى تحسينات في السلامة في الدول؛
- ب) الطلب إلى الإيكاو اقتراح آلية لتقييم مدى كفاءة عمليات التدقيق في إطار برنامج USOAP CMA في تحقيق الهدف الرئيسي المتمثل في رفع مستويات السلامة؛
- ج) الطلب إلى الإيكاو اقتراح آلية لتحديد التحسينات التي أدخلتها الدول في مجال السلامة بفضل عمليات التدقيق التي تجرى في إطار برنامج USOAP CMA؛
- د) الطلب إلى الإيكاو إبلاغ الدول بتنفيذ الآلية المذكورة وتقديم تقارير عن نتائج الاستعراض الذي يُجري.

١٠٥- وورقة العمل رقم WP/463 ("إطلاق دورة عملية التدقيق على أساس أسئلة البروتوكول التي تتناول البرنامج الوطني للسلامة ونظام إدارة السلامة") التي أيدتها دول أمريكا الجنوبية والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، عرضت الملاحظات المقدمة عند إتمام استبيان تحليل الثغرات في تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ (iSTARS) وخلال إعداد أسئلة البروتوكول (PQs) لتنفيذ برنامج السلامة الوطني (SSP) على أساس الطبعة الرابعة للوثيقة (DOC 9859)، "دليل إدارة السلامة"، وذلك لبدية دورة عمليات التدقيق.

١٠٦- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/463 إلى القيام بما يلي:

- أ) اقتراح أن تعيد الإيكاو هيكلة استبيان تحليل الثغرات في إطار النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ (iSTARS) وأسئلة البروتوكول للبرنامج الوطني للسلامة بطريقة تضمن الربط بينها للسماح بمعالجة أسئلة البروتوكول الخاصة بتنفيذ برنامج (SSP) عند تحليل الثغرات، بما يؤدي في نهاية المطاف إلى تجنب ازدواجية الجهود؛

ب) اقتراح أن تضع الإيكاو توجيهات لتسهيل إعداد أسئلة البروتوكول للبرنامج الوطني للسلامة على أساس توجيهات مرجعية أكثر تحديداً من أجل تعيين الإجراءات التي ينبغي أن تتخذها الدول لضمان عدم الاعتماد على معايير غير موضوعية عند تحديد الأدلة المطلوبة لاختتام نتائج أسئلة البروتوكول.

١٠٧- وقدم مندوب جمهورية فنزويلا البوليفارية ورقة العمل رقم WP/259 ("متابعة ومراقبة أحداث الطيران المتصلة بخدمات الحركة الجوية والأعمال الجوية (الطيران الزراعي) المقدمة إلى مركز التنسيق الأوروبي لنظام الإبلاغ عن وقائع الطيران (ECCAIRS)، للإسهام في عمليات تدقيق مراقبة السلامة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية") وورقة العمل رقم WP/440 ["استدامة الجهاز الحكومي الفعال لمراقبة السلامة الجوية كهدف وطني وفي إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)"]. أما ورقة العمل WP/259 فبينت الخبرات التي اكتسبتها جمهورية فنزويلا البوليفارية من خلال تنفيذ برنامج USOAP CMA، انطلاقاً من عمليات تدقيقها التي أجريت منذ عام ٢٠٠٩ ووصولاً إلى بعثة التحقق المنسقة من الإيكاو في عام ٢٠١٣. وعرضت الورقة التحسينات الرامية إلى تعزيز تنفيذ عملية USOAP-CMA من أجل ضمان التحقق والامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو، وتقريب نتائج الأحداث المرتبطة بخدمات الحركة الجوية والأعمال الجوية (الطيران الزراعي) إلى الواقع الموجود بالدول، وللتوجيه المباشر والفوري بشأن الإجراءات الواجب اتخاذها لمعالجة استنتاجات عمليات التدقيق المتعلقة بامتنال أسئلة البروتوكول وبتهيئتها، فضلاً عن التأثير الذي يمكن توليده داخل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية لمعالجة أوجه القصور في مجال السلامة داخل الدول.

١٠٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/259 إلى الإقرار بأهمية متابعة ومراقبة أحداث الطيران المتصلة بخدمات الحركة الجوية والأعمال الجوية (الطيران الزراعي) من خلال استخدام منصة مركز التنسيق الأوروبي لنظام الإبلاغ عن وقائع الطيران (ECCAIRS)، بما يساهم في برنامج USOAP CMA على نحو يتجاوز عملية التدقيق، والتي يتعين أن تراعي التحسينات في مستويات السلامة المتزايدة في الدول.

١٠٩- وأما ورقة العمل رقم WP/440، التي شارك في تقديمها كل من بليز ودولة بوليفيا متعددة القوميات وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي، فعرضت التحديات والاستراتيجيات اللازمة لإدماج النظم الحكومية لمراقبة السلامة الجوية بشكل مستدام في برنامج السلامة الوطني (SSP)، والتي ينبغي مراعاتها عند وضع استراتيجيات تحسين السلامة العالمية للاستفادة من النتائج الإيجابية للتنفيذ الفعال لبرنامج USOAP والمساهمة في تحقيق الأهداف المتعلقة بالتنفيذ الفعال لبرامج السلامة الوطنية وفقاً للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP).

١١٠- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/440 إلى القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في الورقة؛
ب) مراعاة هذه الاعتبارات عند وضع وتطبيق استراتيجيات وأنشطة الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) من أجل تنفيذ هذه الخطة تنفيذاً فعالاً.

١١١- ولوحظ أنه قُدمت أيضاً ورقات المعلومات التالية: ورقة العمل رقم WP/435 ("إنشاء فرق عمل لدعم أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر") التي قدمت من دولة بوليفيا متعددة القوميات وأيدتها الدول الأعضاء في منطقة أمريكا الجنوبية والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية؛ وورقة العمل WP/447 ("اعتبارات بشأن تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر في أعقاب اعتماد الملحق التاسع عشر — إدارة السلامة") التي قدمت من جمهورية كوريا.

المناقشة

١١٢- قدم نائب مدير الرصد والمراقبة (DD/MO) حينها توضيحات و/أو معلومات تكميلية بشأن بعض الإجراءات المقترحة في الأوراق المقدمة. وفيما يتعلق بورقة العمل WP/114 (التي قُدمت من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن منظمة يوروكنترول، والتي شاركت في تقديمها نيوزيلندا)، أبرز أن بعض مجالات الاهتمام من أجل تطور برنامج USOAP CMA باتت تعالج عن طريق تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي واعتماد تحسينات تنظيمية، بما في ذلك أنشطة التخطيط، والمؤشرات، والتدريب، وكذا الموقع الإلكتروني للبرنامج USOAP CMA OLF وقواعد بياناته وأدواته. ومجالات الاهتمام التي لم تعالج، مثل تبادل المعارف والخبرات والتفاعل مع باقي البرامج، سُحّل على الفريق الاستشاري المخصص للبرنامج من أجل النظر فيها.

١١٣- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/133 (التي قدمتها أستراليا ونيوزيلندا وشاركت في تقديمها سنغافورة والمملكة المتحدة وفنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه)، سلط نائب مدير الرصد والمراقبة الضوء على وضع الأمانة العامة خطة عمل مفصلة تتطابق مع الجدول الزمني لتطور البرنامج USOAP CMA الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل WP/11 (المجلس)، والذي يغطي كل مجموعة من مجموعات توصيات الفريق الاستشاري المخصص، ويُعكس تنفيذها في مشروع ميزانية المنظمة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢ (WP/34) الذي عُرض على الجمعية العمومية للموافقة عليه.

١١٤- وفيما يتعلق بالفقرتين الإجرائيتين (أ) و (ج) من ورقة العمل WP/324 (الإمارات العربية المتحدة)، أشار نائب مدير الرصد والمراقبة إلى أن المقترحات الرامية إلى جعل أسئلة بروتوكول برنامج USOAP CMA موضوعية أكثر منها تقييدية وإلى تعزيز أوجه التآزر بين المنسقين الوطنيين للرصد المستمر، يجري معالجتها من خلال تنفيذ توصيات الفريق الاستشاري المخصص، وبخاصة توصيات المجموعة (أ): التنقيح الهيكلي لأسئلة البروتوكول، والمجموعة (ب): أسئلة البروتوكول ذات الأولوية؛ والمجموعة (هـ): التدريب والتوجيه، والمجموعة (و): تحسين الأدوات (الموقع الإلكتروني OLF). وفيما يتعلق بفقرة الإجراءات (ب)، أوضح أن أسئلة البروتوكول في إطار برنامج USOAP CMA وُضعت بطريقة دقيقة شملت إجراء مشاورات واسعة داخل الأمانة العامة، وهو ما يعكس أهداف الأحكام المعتمدة التي استُشيرت بشأنها الدول.

١١٥- وفيما يتعلق بفقرة الإجراءات (ب) من ورقة العمل WP/326 (البرازيل)، سلط نائب مدير الرصد والمراقبة الضوء على أن تنفيذ توصيات الفريق الاستشاري المخصص سيتيح للدول المزيد من التوجيه والتدريب بشأن عمليات التقييم الذاتي التي قد تدعم هذا النوع من المبادرات المقدمة من الدول. وفوائد هذه المبادرات وتحسين التوجيه والتدريب سُدّج في نتائج برنامج USOAP CMA بفضل الجهود التي تبذلها الدول لتحديث عمليات تقييمها الذاتي.

١١٦- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/337 (الجمهورية الدومينيكية)، شدّد نائب مدير الرصد والمراقبة على أن الملحق الرابع عشر — "المطارات"، يشترط أن تحصل جميع المطارات الدولية على تراخيص، ومن ثم سيكون من الخطأ أن يعتبر تقييم أسئلة البروتوكول في إطار برنامج USOAP CMA ترخيصاً لنسبة مئوية من المطارات الدولية كما هو مقترح في الورقة. وشدد أيضاً على أن ضرورة تحديد نسبة مئوية مناسبة من المطارات المرخصة لتلبية شرط توحيد المقاييس قد يقوض مبدأي العالمية والتوحيد لأن بعض الدول تملك مطاراً واحداً في حين تملك أخرى مئات المطارات.

١١٧- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/433 (قطر)، ذكّر نائب مدير الرصد والمراقبة أن عملية تقييم قدرات الدول في مجال هيئة التحقيق في الحوادث تتم باستخدام مجموعة من أسئلة بروتوكول برنامج USOAP CMA التي توضع لهذا الغرض، وأن

النتائج يمكن الحصول عليها من خلال النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ أو الموقع الإلكتروني للبرنامج. وسيُنظر في المعلومات الواردة في الورقة لمزيد من تسليط الضوء على النتائج بحسب المجال التقني في أدوات إبلاغ البرنامج.

١١٨- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/438 (بيرو)، سلط نائب مدير الرصد والمراقبة الضوء على أن توصيات الفريق الاستشاري المخصص أفضت بالفعل إلى تزويد الدول بالمزيد من السبل والفرص لتقييم حالة نظمها لمراقبة السلامة وللمصادقة على الإجراءات التصحيحية المتخذة لمعالجة أوجه القصور.

١١٩- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/439 (بيرو)، أشار نائب مدير الرصد والمراقبة إلى إحاطة الأمانة العامة علماً بالمعلومات التي ترد فيها، والتي سُتستخدم عند إجراء تحديثات منتظمة لأدوات برنامج USOAP CMA وستساهم في تحسين تدريب المدققين وفي تحسين عمليات تقييم المهام التي تضطلع بها المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية نيابة عن الدول. ويتوقع أن تحسن هذه التدابير عملية توحيد المقاييس.

١٢٠- وفيما يتعلق بفقرة الإجراءات ب) من ورقة العمل WP/448 (بيرو)، ذكّر نائب مدير الرصد والمراقبة أن برنامج USOAP CMA حاصل على شهادة الجودة ISO 9001، بما يسمح بتقييم إفادات الدول بشأن تجربة التدقيق. وسلط الضوء على أن هذه الإفادات وغيرها من مصادر المعلومات تساهم في التحسينات المستمرة للبرنامج. وشدد نائب مدير الرصد والمراقبة على أن فقرة الإجراءات ج) تُعالج في إطار تنفيذ توصيات الفريق الاستشاري المخصص المشار إليها في ورقة العمل WP/11 (المجلس). وبشكل خاص، ستتاح للدول المزيد من السبل والفرص لتقييم حالة نظمها لمراقبة السلامة والمصادقة على الإجراءات التصحيحية المتخذة لمعالجة أوجه القصور. كما أشار فيما يتعلق بفقرة الإجراءات د) إلى أن مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن البرنامج الذي يرد في ورقة العمل WP/11 دعا بالفعل إلى إعداد تقرير عن تطور أداء البرنامج لعرضه على الجمعية العمومية القادمة.

١٢١- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/463 (بيرو)، أشار نائب مدير الرصد والمراقبة إلى أن برنامج USOAP CMA وضع خطة لتقييم وقياس التنفيذ الفعال لبرامج السلامة الوطنية، وهو بصدد تنفيذها. وتضمنت هذه الخطة وضع أسئلة بروتوكول لبرامج السلامة الوطنية. وقد نُشرت المجموعة الأولى من أسئلة البروتوكول على الموقع الإلكتروني للبرنامج (OLF) وسُكّمل بنموذج للنُضح وتوجيهات ذات صلة لتطبيقها على كل سؤال من أسئلة البروتوكول. وستوضع المجموعة الكاملة من أسئلة بروتوكول برامج السلامة الوطنية، بما في ذلك نموذج النُضح والتوجيهات، وسُدرج في الموقع الإلكتروني للبرنامج (OLF) بغرض إجراء التقييمات الذاتية وأنشطة الرصد في يناير ٢٠٢١. والتطبيقات ذات الصلة في النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ سَتُعَدّل على أساس تطور برنامج USOAP CMA.

١٢٢- وختاماً، أشار نائب مدير الرصد والمراقبة إلى أن الأمانة العامة أحاطت علماً بالمعلومات المقدمة في ورقة العمل WP/259 وورقة العمل WP/440 (جمهورية فنزويلا البوليفارية) وورقة العمل WP/447 (جمهورية كوريا)، وسيجري تقاسمها مع مجموعات الخبراء المعنية لكي تنظر فيها.

١٢٣- وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً بالتوضيحات والمعلومات الإضافية أعلاه.

١٢٤- و**مندوب البرازيل**، لدى اعتماده الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/463 (بيرو)، أعاد التأكيد على ضرورة أن تضمن الإيكاو استناد عملية تقييم تنفيذ برنامج USOAP CMA وبرنامج السلامة الوطني SSP إلى الأداء بصورة أكبر. وأشار

إلى أن الإيكاو تملك بالفعل مجموعات خبراء ذات كفاءات عالية يمكنها إعداد مواد إرشادية إضافية لأسئلة بروتوكول برامج السلامة الوطنية لدعم تنفيذ هذه البرامج من قبل الدول.

١٢٥- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/337 (الجمهورية الدومينيكية)، أشار مندوب البرازيل إلى أن دولته لا تشجع المقترح الرامي إلى تحديد نسبة مئوية دنيا للمطارات المرخصة كشرط للحصول على صفة القبول في أسئلة البروتوكول المرتبطة بالترخيص للمطارات، وذلك في ظل وجود قلق من أن يشكل هذا الأمر خروجاً عن العملية الحالية للترخيص للمطارات كما ترد في الملحق الرابع عشر - المطارات. وفي هذا السياق، سلط الضوء على ورقة العمل WP/535 ("الترخيص للمطارات بناء على خطة عمل تصحيحية كمنقطة انطلاق لنهج جديد لتنظيم مراقبة السلامة: حالة البرازيل") التي قدمتها البرازيل لكي تنظر فيها اللجنة التقنية. وشدد مندوب البرازيل على أن دولته تستخدم أدوات مثل خطة العمل التصحيحية كأداة لبلوغ مطار غير مرخص مستوى جيداً في مراقبة السلامة لا يقوم على شروط عامة فحسب وإنما أيضاً على التزامات مشغل المطار كما تنص عليها خطة العمل التصحيحية.

١٢٦- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/114 (التي قُدمت من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وسائر الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ومن منظمة يوروكنترول، والتي شاركت في تقديمها نيوزيلندا)، أشار مندوب البرازيل إلى أن دولته تتفق مع ضرورة أن تنتظر الإيكاو في تحسين تدريب مدقي برنامج USOAP CMA لضمان تركيز المدققين على تحديد ما إذا كانت الدولة قد حققت أم لا هدف تحسين سلامة الطيران المدني بدلاً من تركيزهم على أسئلة بروتوكول أكثر تعقيدية. وسلط الضوء على تغيير الهيئة الوطنية للطيران المدني في البرازيل مؤخراً إطارها التنظيمي من نهج تقييدي إلى نهج موضوعي، وهو ما سيفضي إلى تقليص التكاليف وتشجيع الابتكار دون تقويض معايير السلامة. والبرازيل ترى أن أسئلة البروتوكول تعتبر أداة مهمة لتقييم مدى امتثال الدول للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وأن التحسينات المدخلة على أسئلة بروتوكول البرنامج كما هي مقدمة في ورقة العمل WP/11 ستؤثر بشكل إيجابي على معايير السلامة إجمالاً.

١٢٧- وأيد مندوب نيوزيلندا التغييرات التي أدخلت على مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن برنامج USOAP CMA الوارد في المرفق (أ) بورقة العمل WP/11، والتي اقترحها مندوب أيرلندا خلال عرضه لورقة العمل WP/114 التي شاركت دولته في تقديمها (انظر الفقرة ٨٦ أعلاه).

١٢٨- وإذ أعرب مندوب أسبانيا عن دعمه لورقة العمل WP/440 (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، أبرز أن مقترح إدماج نظم الدول لمراقبة السلامة في برامج السلامة الوطنية سيكفل توزيعاً أفضل للموارد على هذه الأنشطة، من قبل الدول والإيكاو على حد سواء. وأشار إلى إمكانية أن يمثل الفريق الاستشاري المخصص للبرنامج USOAP-AG الهيئة المناسبة لإجراء التحليل الضروري للمقترح. وأكد مندوب أسبانيا، عند الإعراب عن تأييده أيضاً لورقة العمل WP/463 (التي قدمتها بيرو وأيدتها دول منطقة أمريكا الجنوبية الأعضاء في الإيكاو والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)، أن مقترح إعادة هيكلة استبيان تحليل الثغرات للنظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ وأسئلة البروتوكول الخاصة ببرامج السلامة الوطنية، وإعداد الإيكاو المواد التوجيهية اللازمة لوضع هذه الأسئلة سيساعد في التنفيذ الفعال لبرامج السلامة الوطنية في جميع الدول وفي تقادي ازدواجية الجهود. وشدد على ضرورة أن تبدأ الإيكاو العمل في هذا الصدد في أقرب وقت ممكن. وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/259 (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، أشار مندوب أسبانيا إلى أن مقترح رصد حوادث الطيران المتصلة بالحركة الجوية والأعمال الجوية (الطيران الزراعي) من خلال مركز التنسيق الأوروبي لنظام الإبلاغ عن وقائع الطيران سيكون مفيداً في حال تطابقه مع الإجراءات المتخذة في باقي المنتديات الإقليمية.

١٢٩- وأيد مندوب جمهورية كوريا ورقة العمل WP/11 (المجلس)، وورقة العمل WP/114 (التي قُدمت من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وسائر الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن منظمة يوروكنترول، وشاركت في تقديمها نيوزيلندا) وورقة العمل WP/133 (التي قُدمت من أستراليا ونيوزيلندا وشارك في تقديمها كل من سنغافورة والمملكة المتحدة وفنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه). وشدّد على ترحيب جمهورية كوريا بالجهود التي يبذلها المجلس والدول فيما يتعلق بتحسين فعالية برنامج USOAP CMA وكذا بالتطور القادم للبرنامج، وعلى تأييدها أنشطة وأفكار الإيكاو ومجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج الرامية إلى توسيع نطاق عمليات التدقيق في إطار البرنامج لتشمل برامج السلامة الوطنية. وسلط مندوب جمهورية كوريا الضوء على ورقة العمل WP/447 ("أفكار متعلقة بتطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر في أعقاب اعتماد الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة")، التي طالبت فيها دولته الجمعية العمومية الاقتراح على الإيكاو أن تنظر في نظام تدقيق مدمج يجمع بين نظام دولة لمراقبة السلامة وبرامج السلامة الوطنية كعنصر تنفيذ وحيد على المدى الطويل، بهدف استخدام الموارد المحدودة لبرنامج USOAP CMA استخداماً فعالاً، وأن تخفف من الأعباء الإدارية الملقاة على عاتق الدول.

١٣٠- وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن دولته تؤيد ورقة العمل WP/11 (المقدمة من المجلس) وتسعى إلى مواصلة النقاش بشأن التطور القادم لبرنامج USOAP CMA وكذا الإجراءات القادمة بشأن التوصيات المنبثقة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13). وتؤيد الولايات المتحدة أيضاً اعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية المتعلق بالبرنامج والوراد في المرفق (أ) بهذه الورقة، مع اعتماد التعديلات المقترحة من مندوب أيرلندا عند تقديم ورقة العمل WP/114 (انظر الفقرة ٨٦ أعلاه). وعلى غرار أستراليا ونيوزيلندا، تؤيد الولايات المتحدة توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج والمؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية الرامية إلى تحسين البرنامج، وكذا الإجراءات المقترحة من هذه الدول في ورقة العمل WP/133. وتوصي الولايات المتحدة بأن تعد الإيكاو، في إطار الإجراءات القادمة، تقريراً لا عن أنشطة البرنامج عموماً فحسب وإنما عن تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي تحديداً، وبأن تقدم هذا التقرير إلى "المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة الجوية" المزمع عقده. وينبغي أن تشمل عملية تقييم هذه المقترحات تحديد تلك التي عولجت بالفعل في توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي.

١٣١- وفيما يتعلق بورقات العمل WP/259 و WP/324 و WP/433 و WP/438 و WP/440 و WP/448 و WP/463، لاحظت الولايات المتحدة أن هذه الورقات تتضمن عدداً من المقترحات التي يمكن بحثها للحفاظ على استدامة وفعالية برنامج USOAP CMA، والتي كان بعضها معقداً وغير مكمل بالضرورة لباقي التوصيات الواردة في مختلف الورقات المقدمة في إطار البند ١٣ من جدول الأعمال. وهي ترى أن هذه المواضيع ستستفيد من النقاش والتحليل المخصصين وأنه من السابق لأوانه الاتفاق على حلول قبل أن تبدأ مجموعة الخبراء التي أوصى بها المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية عملها. وهكذا، أوصت الولايات المتحدة بأن تحيط الإيكاو علماً بالنقاط التي حُددت في هذه الورقات لكي يقيّمها الفريق الاستشاري المخصص للبرنامج USOAP-AG المشار إليه في ورقة العمل WP/11.

١٣٢- وأشار مندوب البرتغال إلى تأييد دولته ورقة العمل WP/11، وشكر المجلس على إشارته إلى أنشطة برنامج USOAP وعن التقدم الذي أحرزه في ورقتي العمل WP/11 و WP/23. وشجعت البرتغال الإيكاو على استخدام أوجه التآزر ومكتسبات النجاعة في برنامجي التدقيق على حد سواء، وكذا على تبادل الخبرات المكتسبة عن طريق تنفيذهما، بما في ذلك أفضل الممارسات والدروس المستفادة، لمزيد تحسينهما، على نحو ما اقترح مندوب النمسا. غير أن البرتغال ترى أنه في هذه المرحلة لم يحرز هذا التقدم المهم منذ المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية فيما يتعلق بتنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج، وأعربت عن رغبتها في تسليط الضوء على أن ورقة العمل WP/11 صيغت بلغة عامة جداً، بخلاف

ورقة العمل WP/32 التي تضمنت معلومات مفصلة عن الإنجازات المحققة من خلال مراجعة نطاق ومنهجية البرنامج USAP-CMA. وأعربت البرتغال عن رغبتها أيضاً في أن تبين أنه على الرغم من إشارة المرفق (ب) بورقة العمل WP/11 بشأن الجدول الزمني لتطوير برنامج USOAP CMA إلى إكمال "المراجعة الخفيفة" و"مراجعة إدارة المخاطر" قبل انعقاد الجمعية العمومية، وذلك في إطار التحسينات التنظيمية، لم تقس الورقة في حد ذاتها تبعات هذه المراجعات وأنواع التحسينات التي أدخلت على برنامج USOAP CMA. كما سلطت البرتغال الضوء على أن خطة التنفيذ لم توضح المسألة المهمة المتمثلة في إدراج عمليات تقييم برامج السلامة الوطنية، التي تجرى حالياً على أساس طوعي، في برنامج USOAP CMA، وكذا التغييرات التي تترتب على ذلك.

١٣٣- ولاحظت البرتغال من ورقة العمل WP/34 ("مشروع ميزانية المنظمة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢") التي قدّمها المجلس عدم توافر الموارد الكافية لدعم برنامج USOAP CMA في الفترة الثلاثية القادمة، وحثت من ثم الإيكاو على إعطاء الأولوية بما يكفي لبرنامج التدقيق المهم هذا.

١٣٤- وختاماً، رأت البرتغال أنه من الضروري زيادة تطوير وتعزيز عملية تدقيق برنامج USOAP CMA. وأعربت عن رغبتها في التأكد من إنجاز العمل المطلوب ومن إدراج الأمانة العامة البرنامج ضمن أولى أولوياتها. وسلطت البرتغال الضوء على أن إحدى النتائج الأولى لعمل الفريق الاستشاري المخصص USOAP-AG ينبغي أن تتمثل في وضع خطة مشروع واضحة المعالم تتضمن إجراءات وجدول زمنية دقيقة. وفي هذا السياق، أعربت البرتغال عن رغبتها في اقتراح تعديل مقترح قرار الجمعية العمومية المتعلق ببرنامج USOAP CMA والوارد في المرفق (أ) بورقة العمل WP/11 لكي تنص بنود الديباجة ٩ و ١٣ و ١٥ و ١٦ وبنود المنطوق (٢)(أ)، و (٢)(ب)، و (٥)، و (٨)، و (٨)(أ)، و (٩) على ولاية أقوى فيما يتعلق بالتطور القادم للبرنامج. وستزود البرتغال الأمانة العامة بنص مقترحها لتوزيعه على أعضاء اللجنة التنفيذية من أجل تسريع النظر فيه.

١٣٥- وأعرب مندوب إيطاليا عن تأييده القوي لورقة العمل WP/133 (التي قدّمت من أستراليا ونيوزيلندا وشاركت في تقديمها سنغافورة والمملكة المتحدة وفنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه) بشأن تنفيذ التوصيات ذات الأولوية التي قدّمت من مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج. ورأت إيطاليا أن برنامج USOAP CMA الحالي يشكل عبئاً إدارياً ثقیلاً بالنسبة للدول والإيكاو من أجل تأكيد المعلومات المطلوبة وتحديث درجات التنفيذ الفعال. وكما هو مبين في ورقة العمل WP/133، ينبغي تحويل برنامج USOAP CMA إلى عملية تدقيق أكثر نسبية، وتماشياً مع حجم نظم الدول للطيران وطابعها المعقد، وأكثر تركيزاً على المجالات التي تنطوي على خطر أكبر. ورأت إيطاليا أن هذا النهج سيفضي إلى التخفيف من العبء الإداري اللازم لإدارة عملية برنامج USOAP CMA وزيادة فعاليته، مع إتاحة فوائد مهمة للإيكاو والدول. ولهذه الأسباب، ثمنت إيطاليا التطورات والتحسينات التي طرأت على عملية برنامج USOAP CMA والتي أشار إليها في ورقة العمل WP/133، وأيدت بقوة ورقة العمل في سياق مراجعة برنامج USOAP CMA.

١٣٦- وأشارت مندوبة رومانيا إلى أن دولتها تؤيد دون تحفظ ورقة العمل WP/133 وكذا ورقة العمل WP/114 (التي قدّمت من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وسائر الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ومن منظمة يوروكنترول، وشاركت في تقديمها نيوزيلندا). وفي ظل المعلومات المقدمة من الأمانة العامة، تتوقع رومانيا إحراز تقدم في المستقبل القريب في تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج وذلك لمرور أكثر من سنة على تقديمها. ولضمان عملية شفافة وفعالة، رأت رومانيا أن يساعد الفريق الاستشاري المخصص للبرنامج USOAP-AG الأمانة العامة في هذا العمل وأن تدعم الدول والمنظمات الدولية أيضاً الإيكاو في هذا المجهود من خلال توفير الموارد اللازمة

لضمان وضع مبادئ جديدة تسمح بإدخال تحسينات مهمة في مجال السلامة للبرنامج USOAP CMA. ورأت رومانيا أيضاً أنه من الضروري أن تتسم طريقة تخصيص الموارد لهذا البرنامج بالمثالية لضمان استخدامها على أنجع وجه.

١٣٧- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/114، أعاد مندوب فنلندا التأكيد على أهمية مواصلة تطوير برنامج USOAP CMA وفقاً لنتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية. وأوضح أن الإشارة إلى "تبادل المعارف والخبرات" في هذه الورقة تعني أنه يجب أن يستفيد برنامجا التدقيق من بعضهما البعض ويستخدم أدوات ومنهجيات متشابهة ويتبادلا المعلومات بشأن أفضل الممارسات.

١٣٨- ولاحظ مندوب كندا أن دولته تؤيد دون تحفظ ورقة العمل WP/114 وكذا ورقة العمل WP/133 والتحسين المتواصل لبرنامج USOAP CMA. وقالت كندا إنها تتفق مع إعطاء الأولوية، كما هو مقترح في الورقة الأخيرة، لتوصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي الواردة في المجموعة (أ): التقيق الهيكلي لأسئلة البروتوكول وفي المجموعة (ب): أسئلة البروتوكول ذات الأولوية، لتحقيق نتائج سريعة. وأعربت كندا عن سرورها للاطلاع على المعلومات المحدثة التي قدمتها الأمانة العامة وقالت إنها تتطلع إلى تجسيد العمل الجيد الذي قامت به مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي وإلى رؤية فوائد ذلك بالنسبة للبرنامج USOAP CMA.

١٣٩- وأكد مندوب كندا أن دولته تؤيد دون تحفظ محتوى ورقة العمل WP/326 (البرازيل) وما تضمنته من مقترحات بالنظر إلى مشاركتها المباشرة في برنامج البرازيل التحضيري في إطار برنامج USOAP CMA واضطلاعها بعمليات محاكاة تدقيق في مجالات مختلفة من برنامجها لسلامة الطيران. وخلصت كندا إلى أن تبادل الخبرة والمعلومات مع البرازيل في عمليات التدقيق المحاكاة هذه عن طريق الأقران مفيدة جداً للطرفين ورأت أن ثمة فوائد عديدة من مواصلة هذه الممارسة وتشجيع دول أخرى على مواصلتها.

١٤٠- وأقرت مندوبية جورجيا بالعمل الجيد الذي قامت به الإيكاو فيما يتعلق ببرنامج USOAP CMA وبرنامج USAP-CMA كما هو مبين في ورقات العمل WP/23 و WP/11 و WP/32. والمندوبية، عند الإعراب عن تأييدها لورقة العمل WP/114، حثت الإيكاو على إعطاء الأولوية إلى برنامج USOAP CMA وضمان التطور المستمر لبرنامج التدقيق هذا لأنه لا يمثل مصدر معلومات موثوقاً به فحسب بالنسبة لحالة الدول الأخرى في مجال السلامة وإنما يساعد الدول على تحديد أوجه القصور في نظمتها لمراقبة السلامة عند إجراء عمليات التدقيق. وقد أيدت مندوبية جورجيا أيضاً ورقة العمل WP/324 (الإمارات العربية المتحدة)، وبخاصة تعزيز التعاون بين المنسقين الوطنيين للرصد المستمر.

١٤١- وأشار مندوب بيرو، عند الإعراب عن تأييده لورقات العمل WP/11 و WP/133 و WP/326، إلى أن دولته ترى أن أسئلة البروتوكول تعتبر أدوات ضرورية لإضفاء الفعالية على برنامج USOAP CMA ولتطوير برامج السلامة الوطنية التي هي ضرورية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو. وقال إن بيرو تتفق كلياً مع الإجراءات المقترحة في هذه الورقات، ولاسيما إعطاء الأولوية لتوصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي الواردة في المجموعة (أ): التقيق الهيكلي لأسئلة البروتوكول وفي المجموعة (ب): أسئلة البروتوكول ذات الأولوية.

١٤٢- ورحب مندوب الدانمارك بورقة العمل WP/324 (الإمارات العربية المتحدة) وأعرب عن تأييده لمقترح أن تحسن الإيكاو تقييمها لمدى امتثال الدول للقواعد والتوصيات الدولية من خلال ضمان أن تستند أسئلة بروتوكول برنامج USOAP CMA إلى الهدف المنشود بدلاً من أن تكون تقييدية. لكنه رأى أنه قد يكون من الصعب تحقيق هذا الهدف بالنظر إلى الظروف المختلفة للدول. ولأن هذا المقترح يتضمن عدداً من التبعات، فإن مندوب الدانمارك اقترح إحالته على الفريق الاستشاري المخصص

للبرنامج USOAP لمزيد النظر فيه. وإذ لاحظ أن الورقة تثير أيضاً مسألة أن توجيهات الإيكاو قد تكون أحياناً تقييدية جداً ولا تتيح سبل امتثال بديلة، شدد على ضرورة أن يراعي البرنامج انتقال الدول إلى بيئة قائمة على الأداء والمخاطر، وذلك إلى حد ما عن طريق تنفيذ معايير الإيكاو الجديدة القائمة على الأداء. وهكذا، اقترح مندوب الدانمرك إحالة هذه المسألة أيضاً على الفريق الاستشاري المخصص لمزيد النظر فيها. وفيما يتعلق بمقترح إرسال أسئلة بروتوكول برنامج USOAP CMA إلى الدول للتشاور بشأنها قبل اعتمادها، في إطار تحسين النوعية، قال إن هذا الإجراء لا يعتبر بالضرورة عملياً. وفي المقابل، قال مندوب الدانمرك إنه يتفق مع ضرورة السماح بالتبادل السريع بشأن أسئلة بروتوكول برنامج USOAP CMA أو باعتمادها بطريقة شفافة.

١٤٣- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/433 (قطر)، أشار مندوب الدانمرك إلى أنه في حين يعتبر مسألة معرفة طريقة إدراج نظم الدول للتحقيق في الحوادث في برنامج USOAP CMA مسألة مهمة، لا يعتبرها ضرورية فيما يتعلق بوضع برنامج تدقيق منفصل لمجال هيئة التحقيق في الحوادث كما اقترح في الورقة. وهكذا، اقترح إحالة هذه المسألة أيضاً على الفريق الاستشاري المخصص لبرنامج USOAP-AG لمزيد النظر فيها.

١٤٤- وشدد مندوب اليونان، عند ترحيبه بورقة العمل WP/326، على أنه ينبغي تشجيع الدول على تحديث تقييمها الذاتي لبرنامج USOAP CMA لأنه يعتبر أداة قيمة لمراجعة عملياتها وإجراءاتها ذات الصلة. وإذ أشار إلى أن فكرة إجراء مراجعة مستقلة عن طريق الأقران من قبل دول أخرى، كما عرضتها الورقة، تعتبر فكرة جيدة، فقد سلط الضوء على أنه بإمكان المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، مثل الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران، تقديم قيمة مضافة في هذا السياق. وهكذا، اقترح مندوب اليونان أن يراعي الفريق الاستشاري المخصص للبرنامج مقترح البرازيل والنموذج الأوروبي في عمله. وبالإشارة إلى فقرة الإجراءات (ب) من الورقة، عبر مندوب اليونان عن عدم اقتناعه بوجود حاجة إلى إعداد إرشادات تساعد الدول الأعضاء على وضع برامج التحضير الخاصة بها.

١٤٥- وأعربت مندوبة الإمارات العربية المتحدة عن تأييدها لورقة العمل WP/114 (التي قُتِمت من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وسائر الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ومن منظمة يوروكنترول، وشاركت في تقديمها نيوزيلندا)، وبخاصة للنهج القائم على المخاطر الذي اقترح لإدارة تطور برنامج USOAP CMA. وإذ أعادت التأكيد على أن أسئلة بروتوكول برنامج USOAP CMA ينبغي أن تستند إلى الهدف المنشود بدلاً من أن تكون تقييدية، كما هو مقترح في ورقة العمل المقدمة من دولتها، أكدت أن النهج القائم على الأهداف سيفضي إلى نتائج إيجابية من منظور الخطة العالمية للسلامة الجوية لأنه سيحسن مستوى سلامة الطيران في جميع أنحاء العالم.

١٤٦- وشدد مندوب كوستاريكا، عند تأييده ورقة العمل WP/326 (البرازيل)، على أنها تتيح فرصة سانحة لباقي الدول لمعرفة فوائد إجراء تقييم ذاتي في إطار برنامج USOAP CMA والتقييم عن طريق الأقران في إطار برنامج التحضير. وإذ شدد على أن عمليات التقييم هذه تعتبر مهمة جداً بالنظر إلى الموارد المحدودة لأنشطة USOAP CMA، أشار إلى أنه بإمكانها تحسين استدامة نظام مراقبة السلامة، ولاسيما بالنسبة للدول التي يتعين عليها أن تنتظر كثيراً قبل الحصول على تدقيق كامل في إطار برنامج USOAP CMA. وأشار مندوب كوستاريكا إلى أنه ينبغي من ثم إيلاء المزيد من النظر لمقترحات البرازيل في ورقة العمل WP/326.

١٤٧- وأعرب مندوب نيكاراغوا عن تأييده لورقة العمل WP/259 (جمهورية فنزويلا البوليفارية) وورقة العمل WP/324 (الإمارات العربية المتحدة).

١٤٨- وفي معرض تأكيد المراقب الممثل لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) أن برنامج USOAP CMA يشكّل أداة جيدة لتقييم سلامة الطيران وتحسينها، شدّد على أن إجراءات تعزيز وتحديث برنامج التدقيق هذا ستنجح معلومات مهمة وعتيدة ودقيقة وحديثة، لاسيما إذا جرت إدارتها على نحو قائم على المخاطر. ولهذا الغرض، أعربت المنظمة عن سعادتها لدعوته من قبل الإيكاو لكي تنضم إلى الفريق الاستشاري المخصص لبرنامج USOAP-AG.

١٤٩- وفي معرض الرد على بعض النقاط المثارة، أشار نائب مدير الرصد والمراقبة (DD/MO) إلى أنه يجري تقديم تقرير مرحلي بشأن تنفيذ برنامج USOAP CMA إلى المجلس على أساس سنوي. وفيما يتعلق بأوجه التآزر بين برنامج USOAP CMA وبرنامج USAP-CMA، أكد أن تقديم ورقة العمل WP/23 تقريراً مرحلياً موحداً بشأن برنامجي التدقيق هو دليل جيد على وجود تعاون وتنسيق وثيقين داخل الأمانة العامة. وفيما يتعلق بالجدول الزمني لتنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلية للبرنامج، أشار نائب مدير الرصد والمراقبة إلى أن الأمانة العامة خصّصت بعض الموارد بغرض إتمام العملية في فترة لا تتجاوز سنتين، وهذا ما كانت تعتزم الأمانة العامة القيام به في هذه المرحلة. وأشار إلى أن الأمانة العامة بصدد تنفيذ المجموعة (أ) والمجموعة (ب) من توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلية للبرنامج، وهي مهمة صعبة جداً. وفيما يتعلق بإدماج برامج السلامة الوطنية في برنامج USOAP CMA، أشار نائب مدير الرصد والمراقبة إلى أن هذا الأمر مفهوم بالنسبة للأمانة العامة لكن يتعين تقييمه بدقة للتأكد من قدرتها على القيام بذلك على النحو السليم.

١٥٠- وفي معرض تلخيص المناقشة، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية أقرت إجراءات الإيكاو الرامية إلى تطوير وكفالة الإدارة الفعالة والناجعة والتشغيل المستدام لبرنامج USOAP CMA. وأحاط علماً بحالة تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء (GEUSR)، التي تتناول بالفعل بعض المبادرات التي أثارها الجمعية العمومية. كما أقرت اللجنة التنفيذية بالعمل المقبل الذي سيضطلع به الفريق الاستشاري المخصص (USOAP-AG) بتكليف من "المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" (AN-Conf/13) وبالتحسينات التنظيمية وبالجدول الزمني لتحقيق تطوّر برنامج USOAP CMA، حسبما يرد في الأقسام ٢-٢ و ٣-٢ و ٤-٢ والمرفق (ب) بورقة العمل WP/11 (المجلس). وأبدت اللجنة التنفيذية موافقتها على التوصية بتقاسم جميع المقترحات المتعلقة ببرنامج USOAP CMA في إطار البند ١٣ من جدول الأعمال، والتي لم تعالج بالفعل في إطار توصيات مجموعة الخبراء GEUSR ولا في إطار التحسينات التنظيمية للإيكاو، مع مجموعات الخبراء المختصة للنظر فيها.

تقرير عن استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)

١٥١- عرض نائب مدير سلامة الطيران والتسهيلات (DD/ASF) ورقة العمل رقم WP/32 التي قدّم فيها المجلس تقريراً عن العمل الذي اضطلعت به الأمانة العامة خلال فترة الثلاث سنوات الماضية، بالتعاون مع مجموعة الدراسة التابعة لها والمعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، لإجراء استعراض شامل لنطاق ومنهجية البرنامج، وذلك بناء على طلب الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية وبدعم من المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2). وأسفر هذا الاستعراض عن وضع ٢٧ توصية لتحسين برنامج USAP-CMA، وقد صودق عليها في الاجتماع الثلاثين لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP/30) مع بعض التغييرات. وفي أعقاب الدراسة التي أجرتها اللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع لهذه التوصيات، صادق المجلس على التوصيات الـ ٢٦ المقبولة وأدرجت في الملحق بالورقة. وعدد من تلك التوصيات إما تُنفذ بالفعل أو يجري تنفيذها.

١٥٢- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/32 إلى القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالعمل المنجز في سياق إجراء استعراض لنطاق ومنهجية البرنامج USAP CMA، بناءً على طلب الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين وبدعم من المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2)؛
- ب) الطلب إلى المجلس أن يكفل قيام الأمانة العامة بترتيب هذه التوصيات بحسب الأولوية، بناءً على مدى جدواها وتوافر الموارد؛
- ج) الطلب إلى المجلس أن يكفل العمل على تحسين البرنامج بشكل مستمر من خلال التشاور المتواصل بين الأمانة العامة ومجموعة الدراسة التابعة لها والمعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- د) دعوة جميع الدول إلى دعم البرنامج USAP-CMA من خلال توقيع مذكرة التفاهم وقبول عمليات التدقيق المقررة؛
- هـ) دعوة الدول إلى تزويد برنامج USAP-CMA بموارد مالية وبشرية كافية للسماح بتنفيذ هذه المقترحات ومواصلة تطوير البرنامج.

١٥٣- وقدّم المراقب من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) ورقة العمل رقم WP/187 Revision No.1 [الحاجة إلى تحسين البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)] نيابة عن ٥٤ دولة عضواً. وقد سلّط الضوء على شواغل هذه الدول فيما يتعلق بتنفيذ البرنامج USAP-CMA من حيث نهج الرصد المستمر، والمنهجية المنطبقة، وعدد قادة فريق التدقيق، وعملية تدريب المنسقين الوطنيين للرصد المستمر.

١٥٤- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/187 إلى القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في الورقة؛
- ب) تكليف الأمانة العامة بالمضي في العمل الممتاز الذي تقوم به مجموعة الدراسة التابعة لها لإعداد استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) بهدف ضمان مواصلة تحسين هذا النهج؛
- ج) تكليف المجلس بتطبيق معايير أكثر وضوحاً وشفافية لاختيار أنشطة "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) لكي تكون متنسقة مع مبادئه؛
- د) تكليف الأمانة العامة بوضع وتنفيذ آلية رصد تكنولوجية مشابهة لإطار الموقع الإلكتروني (OLF) الذي يطبق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP CMA) والذي يسمح للإيكاو بالحصول على البيانات المتعلقة بأداء الدول الأعضاء في مجال أمن الطيران وتحليلها بشكل مستمر؛
- هـ) تكليف الأمانة العامة بالنظر في زيادة عدد قادة أفرقة برنامج USAP-CMA لإدراج مدققي أمن من الأقاليم؛
- و) تكليف الأمانة العامة بإعداد برامج أو ورشات عمل تدريبية منتظمة بشأن البرنامج USAP-CMA لفائدة المنسقين الوطنيين على المستوى الإقليمي، وتشجيع الدول الأعضاء على الاستفادة من هذه المبادرة.

١٥٥- وقدّمت مندوبة كوبا ورقة العمل رقم WP/390 التي حدّدت اعتبارات دولتها بشأن نتائج آخر تدقيق أجري في مارس ٢٠١٩ في إطار البرنامج CMA-USAP، وكذا بشأن تنفيذ هذا التدقيق والمنهجية المستخدمة بالنسبة للبرنامج المذكور.

١٥٦- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/390 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في الورقة؛
 (ب) الطلب إلى الإيكاو النظر في الجوانب التي تتضمنها الفقرات الفرعية من (أ) إلى (هـ) في الفقرة ٣-٢ من الورقة، بغرض مراجعة وتحسين البرنامج USAP-CMA؛
 (ج) تأييد توصيات مجلس الإيكاو الواردة في تقريره بشأن استعراض نطاق ومنهجية البرنامج USAP-CMA (WP/32).

المناقشة

١٥٧- أعرب مندوب أسبانيا عن تميمه لمقترحات كوبا في ورقة العمل WP/390 لتحسين البرنامج USAP-CMA، وبخاصة فيما يتعلق بزيادة تعزيز تدريب المدققين لضمان الاتساق في تفسير المعايير القياسية المدققة. واقترح دعوة كوبا إلى المشاركة في العمل الجاري لمجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة.

١٥٨- وشكر مندوب إيطاليا الأمانة العامة ومجموعة الدراسة التابعة لها على جهودهما التي سمحت بإجراء مراجعة شاملة لنطاق ومنهجية برنامج USAP-CMA، وأعرب عن تقديره ودعمه الشديدين للتوصيات المصادق عليها الواردة في الملحق بورقة العمل WP/32. وأكد أن المراجعة المذكورة من شأنها تعزيز الثقة في النظام العالمي لأمن الطيران وزيادة الوضوح فيما يتعلق بالامتثال التشغيلي. كما أعرب مندوب إيطاليا عن دعمه لتعزيز النهج القائم على المخاطر بغرض ترتيب أولويات أنشطة البرنامج USAP-CMA ومصفوفة مؤشرات الامتثال. وأيد أيضاً ورقة العمل WP/187 Revision No. 1، وبخاصة مقترحها تنظيم برامج وحلقات عمل تدريبية منتظمة بشأن البرنامج USAP-CMA لفائدة المنسقين الوطنيين للرصد المستمر على الصعيد الإقليمي.

١٥٩- وأعرب مندوب مالي عن دعمه لورقات العمل الثلاث المقدمة من المجلس في إطار البند ١٣ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/23 وورقة العمل WP/11 وورقة العمل WP/32). وإذ أيد أيضاً ورقة العمل WP/187 Revision No. 1، كون دولته عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، أعاد تأكيد أهمية زيادة عدد قادة فرق البرنامج USAP-CMA لإدراج مدقي أمن الطيران من مختلف المناطق عملاً بفقرة الإجراءات (هـ). وشدد مندوب مالي على أن عمليات تدقيق البرنامج USAP-CMA ستقضي إلى زيادة في متوسط درجات التنفيذ الفعال على الصعيد العالمي. وأشار إلى أن مالي، التي تحصلت على درجة ٦٤ في المائة في التنفيذ الفعال خلال عملية تدقيق البرنامج USAP-CMA الخاصة بها في عام ٢٠٠٩، ظلت تطلب إجراء تدقيق آخر خلال السنوات الثلاث الماضية دون الاستجابة لها. وقد طلبت توضيحات في هذا الشأن.

١٦٠- وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى تأييد دولته ورقة العمل WP/32 (المجلس)، وإقرارها الجهود المبذولة لتحسين البرنامج USAP-CMA. بيد أن الولايات المتحدة شددت على ضرورة الإسراع في اتخاذ الإجراءات لأن المصادقة على هذه التوصيات الداعية إلى المراجعة الشاملة للبرنامج USAP-CMA والمنصوص عليها في المرفق بالورقة استغرقت ثلاث سنوات كاملة ولا يمكن قضاء ثلاث سنوات إضافية في تنفيذها. وقد شددت الولايات المتحدة أيضاً على أن تلك التوصيات تمثل نقطة بدء الإصلاح اللازم لبرنامج USAP-CMA لا نقطة نهايته. وما زالت الولايات المتحدة ملتزمة بتقديم الدعم للأمانة العامة في جهودها الرامية إلى زيادة تحسين البرنامج USAP-CMA.

١٦١- ومندوب المملكة المتحدة، في معرض تذكيره بدعوة المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران HLCAS/2 إلى إجراء مراجعة أساسية وشاملة لبرنامج USAP-CMA بهدف ضمان الثقة في النظام الدولي لأمن الطيران، هنأ الإيكاو على العمل

الممتاز الذي تضطلع به مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة لمراجعة نطاق ومنهجية البرنامج USAP-CMA والمضي قدماً في تحقيق طموحات هذا المؤتمر. وسلط المنسوب الضوء على ترحيب المملكة المتحدة بقائمة توصيات الإصلاح كما صادق عليها المجلس، بناء على توصيات الاجتماع الثلاثين لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP/30)، وأدرجت في ورقة العمل WP/32، وحثت الجمعية العمومية على المضي بها قدماً على نحو سريع مع اعتماد الابتكار والمرونة من أجل تجاوز العقبات، وأيضاً على إدراج أفضل ممارسات الدول وقطاع الطيران المرتبطة بالتدقيق في البرنامج، وبخاصة أفضل الممارسات الرامية إلى إصلاح النقائص بسرعة. كما حثت المملكة المتحدة الأمانة العامة على التركيز في الورقة على التنفيذ التشغيلي للملحق السابع عشر — "الأمن" على مستوى المعايير بدلاً من التركيز على الامتثال. والتركيز التشغيلي سيمكّن الدول والمطارات من أن تحدد وتعالج على نحو دقيق نقائصها الكبرى، وهو ما سيساعد بدوره في رفع معايير الأمن عبر العالم، بما يوفر الحماية للمسافرين وشركات الطيران. وحثت المملكة المتحدة الجمعية العمومية على أن تتحلى بالإيجابية والطموح فيما يتعلق بإصلاح البرنامج USAP-CMA وأعربت عن سعادتها لتزويد الأمانة العامة بموارد إضافية للاضطلاع بالمرحلة الثانية من العمل.

١٦٢- وإذ أعرب مندوب الإمارات العربية المتحدة عن دعمه لورقة العمل WP/32 (المجلس) أوصى بأن يكون تفسير المعايير القياسية المدققة في شكل تعليمات تقنية أو سبل امتثال مقبولة أخرى يمكن استخدامها من قبل الدول ومدققي البرنامج USAP-CMA. وقد أيد أيضاً ورقة العمل WP/187 Revision No. 1 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)). وبالإشارة إلى فقرة الإجراءات (د) من ورقة العمل بشأن وضع وتنفيذ آلية رصد تكنولوجي للبرنامج USAP-CMA شبيهة بالموقع الإلكتروني للبرنامج (USOAP CMA OLF)، شدد مندوب الإمارات العربية المتحدة على ضرورة النظر في الموارد اللازمة لهذا الغرض، وكذا في حماية هذه الآلية.

١٦٣- وأعرب مندوب السودان، الذي تعتبر دولته عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، عن تأييده لورقة العمل WP/187 Revision No. 1.

١٦٤- وإذ أعرب مندوب فرنسا عن تأييده لورقة العمل WP/32 التي تتضمن التوصيات المصادق عليها لإجراء مراجعة شاملة للبرنامج USAP-CMA، سلط الضوء على أن إصلاح البرنامج يعد من الأولويات القصوى لدولته، وهو ما تم توضيحه في الجمعية العمومية الأخيرة وكذا في المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران. واعتبرت فرنسا أنه من الضروري إجراء عمليات تدقيق في إطار برنامج USAP-CMA تقدم معلومات موثوقة بشأن التنفيذ الفعال لتدابير أمن الطيران على أرض الواقع وتساعد الدول الخاضعة للتدقيق على إجراء التحسينات الضرورية، لأن ذلك لا يساهم في تعزيز أمن الطيران المدني على مستوى الدولة فحسب وإنما أيضاً على المستويين الإقليمي والعالمي ويحسن من مدى مصداقية البرنامج.

١٦٥- وأشاد مندوب فرنسا بالنتائج التي حققتها الأمانة العامة ومجموعة الدارسة التابعة لها، باعتبار دولته عضواً فيها، وشدد على ضرورة أن يُدعم عمل المجموعة من قبل الأمانة وأن يتواصل. وإذ شدد على ضرورة إصلاح البرنامج USAP-CMA دون تأخير، حث الأمانة العامة ومجموعة الدراسة التابعة لها على أن تواصل، بدعم من الدول، جهودها في هذا السياق. وشدد مندوب فرنسا على ضرورة السماح بقياس نتائج إصلاح البرنامج، الذي يشمل تحسين تدريب المدققين لضمان تفسير المعايير القياسية للملحق السابع عشر تفسيراً متسقاً وتعزيز النهج القائم على المخاطر لترتيب أولويات أنشطة التدقيق وتحديد نطاق التدقيق ومدته.

١٦٦- وأعرب مندوب جنوب أفريقيا عن تأييده وتقديره الشديدين للعمل الذي أنجزته الأمانة العامة، بمعونة مجموعة الدراسة التابعة لها، فيما يتعلق بإجراء مراجعة شاملة لنطاق ومنهجية البرنامج USAP-CMA، كما هو مبين في ورقة العمل WP/32.

ولأن جنوب أفريقيا تعتبر هذا العمل مهماً جداً وعاجلاً فإنها تدعم تواصله وكذا إعطاءه الأولوية. وجنوب أفريقيا، باعتبارها عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، رأت أن ورقة العمل WP/187 Revision No. 1 تثير كذلك مسائل مهمة جداً ينبغي معالجتها، واقترحت إحالتها على مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة لمزيد النظر فيها. كما اقترحت إحالة مقترحات كوبا في ورقة العمل WP/390 على مجموعة الدراسة.

١٦٧- ومندوب نيجيريا، التي هي عضو في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، أيد بدوره ورقة العمل WP/187 Revision No. 1 بشأن ضرورة تعزيز البرنامج USAP-CMA. وذكر بأن البرنامج اعتمد لتعزيز أمن الطيران على الصعيد العالمي بحيث تمثل كل الدول الأعضاء للمعايير القياسية للملحق السابع عشر وتتفدها بصورة فعالة. وفي حين أعربت نيجيريا عن تقديرها للعمل الذي أنجز حتى الآن لتحسين البرنامج USAP-CMA اعتبرت أنه مازال من الضروري تعزيز البرنامج وضمان تحسينه باستمرار. وهكذا أعربت عن تأييدها القوي للإجراءات المقترحة في الورقة، بما فيها مجالات التحسن الواردة في القسم ٢ منها. وأيدت نيجيريا أيضاً ورقة العمل WP/32 (المجلس).

١٦٨- وأعرب مندوب كولومبيا عن تأييده لورقة العمل WP/32 وكذا للتعليقات المقدمة من مندوبي الولايات المتحدة وفرنسا فيما يتعلق بضرورة تسريع تنفيذ التوصيات الـ ٢٦ المصادق عليها من أجل المراجعة الشاملة من البرنامج USAP-CMA والمرفقة بورقة العمل WP/32. كما أعرب عن دعمه لورقة العمل WP/390 (كوبا).

١٦٩- وأشار مندوب جمهورية كوريا إلى أن دولته تؤيد أيضاً هذه التوصيات المصادق عليها، والتي من المتوقع أن يفضي تنفيذها إلى زيادة الثقة في نظام أمن الطيران على الصعيد العالمي والسماح بإجراء قياس دقيق لأهداف تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران". وعلاوة على ذلك، أعربت جمهورية كوريا عن دعمها لورقة العمل WP/187 Revision No. 1 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني).

١٧٠- وإذ أعربت مندوبة الأرجنتين عن دعمها للبرنامج USAP-CMA، أشادت بالعمل المنجز من قبل الأمانة العامة ومجموعة الدراسة التابعة لها فيما يتعلق بمراجعة نطاق ومنهجية البرنامج وأيدت التوصيات المصادق عليها في أعقاب ذلك. كما أعربت عن دعمها لورقة العمل WP/390 (كوبا) واتفقت مع ضرورة إحالتها على مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة لمزيد النظر فيها من أجل تحسين برنامج USAP-CMA، وإذ ذكرت مندوبة الأرجنتين بتقديم نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات ورقة العمل WP/23، شددت على أهمية تنظيم الوظائف الخاصة بقيادة فرق البرنامج USAP-CMA داخل برنامج التدقيق.

١٧١- وإذ لاحظ مندوب الصين أن الجمعية العمومية عقدت بالفعل ثلاث جولات نقاش بشأن البرنامج USAP-CMA منذ إنطلاقه في عام ٢٠١٣، قدم الاقتراحات الثلاثة التالية: أن تجمع الإيكو ملخصات تجارب الدول بشأن عمليات تدقيق البرنامج USAP-CMA الناجحة، وأن تتيحها مع الحفاظ على السرية؛ وأن يوضع نظام لإدارة الأمن يتطابق مع نظام إدارة السلامة للخطة العالمية للسلامة الجوية ويدرج في "الخطة العالمية لأمن الطيران"؛ وأن يتمثل الهدف النهائي لكل دولة في القدرة على إجراء عمليات التدقيق الخاصة بها لأمن الطيران وعلى امتلاك تدابيرها لضمان الجودة.

١٧٢- وأعرب مندوب بيرو عن دعمه للبرنامج USAP-CMA وورقة العمل WP/32 ذات الصلة (المجلس).

١٧٣- وأيد مندوب جمهورية تنزانيا الاتحادية أيضاً ورقة العمل WP/32، وبخاصة فقرة الإجراءات ه) التي تناشد الدول تخصيص الموارد المالية والبشرية الكافية لبرنامج USAP-CMA للسماح بتنفيذ المقترحات المنصوص عليها في الورقة وبالتطور

المستمر لبرنامج USAP-CMA. ولأن دولته عضو في اللجنة الأفريقية للطيران المدني فإنه أيد أيضا ورقة العمل WP/187 Revision No. 1 وشدد على أهمية هذه الورقة.

١٧٤- وأعرب مندوب نيكاراغوا عن دعمه لورقة العمل WP/390 (كوبا)، وكذا لورقة العمل WP/32 (المجلس).

١٧٥- وهنأ مندوب جمهورية كونغو الديمقراطية الأمانة العامة ومجموعة الدراسة التابعة لها على ما أنجزته من عمل مرموق فيما يتعلق بمراجعة نطاق ومنهجية برنامج USAP-CMA كما هو مبين في ورقة العمل WP/32، وقد أعرب عن تأييده لها. ولأن دولته عضو في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) فإنه يدعم أيضا ورقة العمل، ولاسيما فقرة الإجراءات و) التي تدعو إلى تنظيم برامج أو حلقات عمل تدريبية منتظمة بشأن برنامج USAP-CMA لفائدة المنسقين الوطنيين للرصد المستمر، على غرار ما ينجز حالياً بالنسبة للبرنامج USOAP CMA.

١٧٦- وأشار نائب مدير سلامة الطيران والتسهيلات (DD/ASF)، مع التقدير، إلى الدعم الذي يحظى به عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة التي تتكون بالأساس من خبراء وطنيين أكفاء في مجال أمن الطيران. وشدد على أن الغالبية العظمى من التوصيات الـ ٢٦ المصادق عليها من أجل المراجعة الشاملة لبرنامج USAP-CMA إما أنها نُفذت بالفعل أو يجري تنفيذها، غير أن عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة مازال جارياً، بالنظر إلى ارتفاع توقعات تحسّن البرنامج بشكل مستمر. وإذ لاحظ نائب مدير سلامة الطيران والتسهيلات أن مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة منفتحة على تلقي مشاركات جديدة، أشار إلى أن المقترحات المقدمة من كوبا واللجنة الأفريقية للطيران المدني في ورقة العمل WP/390 وورقة العمل WP/187 Revision No. 1 على التوالي مهمة جداً وستولى العناية الواجبة. وأوضح في هذا السياق أن المقترح الوحيد للجنة الأفريقية للطيران المدني الذي لم يعالج بالفعل في التوصيات المصادق عليها هو ذلك المتعلق بوضع وتنفيذ آلية رصد تكنولوجي شبيهة بالموقع الإلكتروني للبرنامج (USOAP CMA OLF). وذكر نائب مدير سلامة الطيران والتسهيلات بأن هذه الآلية الخاصة ببرنامج USOAP CMA ناقشتها الدول في السابق ورفضتها بسبب الشواغل المرتبطة بأمن البيانات، نظراً للطابع السري للمعلومات التي يتعين معالجتها، وعبء العمل الذي ستفرضه على الدول والأمانة العامة.

١٧٧- وفي معرض تلخيص المناقشة، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية أقرت بالعمل الممتاز الذي قامت به مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة (SSG)، كما ورد في ورقة العمل رقم WP/32، بما في ذلك التوصيات الـ ٢٦ التي وُضعت لتحسين البرنامج USAP-CMA. وسلّطت اللجنة التنفيذية الضوء على أنه ينبغي تنفيذ هذه التوصيات في أسرع وقت ممكن، وبالتالي تحسين الثقة في فعالية نهج التدقيق وتحسين الامتثال المحلي والإقليمي والعالمي للمعايير القياسية الواردة في الملحق السابع عشر. وفي هذا الصدد كُلف المجلس بإعطاء الأولوية للتوصيات المذكورة وتخصيص الموارد الكافية لبرنامج USAP-CMA.

١٧٨- وأبدت اللجنة التنفيذية اتفاقها مع أنه في الوقت الذي عالجته فيه بالفعل التوصيات الواردة في ورقة العمل رقم WP/32 العديد من المقترحات المدرجة في ورقة العمل A40-WP/187 Revision No. 1 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني)، ينبغي تقديم هذه المقترحات إلى مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة (SSG) لمزيد من النظر فيها. كما أنها تتفق مع ضرورة أن تنظر مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة (SSG) في المقترحات الواردة في ورقة العمل A40-WP/390 (كوبا) من أجل زيادة تحسين البرنامج، ومع ضرورة تشجيع مشاركة أي دولة تود المساهمة بخبرتها في عمل المجموعة المذكورة.

١٧٩- وعلاوة على ذلك، أعربت اللجنة التنفيذية عن دعمها للتحسين المستمر لبرنامج USAP-CMA من خلال التشاور الجاري مع مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة (SSG)، ودعت الدول إلى دعم البرنامج من خلال توقيع مذكرة التفاهم (MoU)،

وقبول عمليات التدقيق في الموعد المحدد، وتخصيص ما يكفي من الموارد المالية والبشرية للسماح بتنفيذ وتطوير البرنامج USAP-CMA.

أي أعمال أخرى

البند ١٤ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

١٨٠- وافق الرئيس على الطلب الخاص للمراقبة الممثلة للاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI) بتقديم ورقة العمل WP/297 ("تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم") لأنها كانت مضطرة إلى المغادرة قبل أن تنظر اللجنة التنفيذية في البند ١٤ من جدول الأعمال (EX/6).

١٨١- ولاحظت المراقبة الممثلة للاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI) أن ورقة العمل رقم WP/297 تذكر بأنه تبعاً لقرار الجمعية العمومية رقم ٣٢-٧ أصدرت الإيكاو الكتاب الدوري رقم Cir 285 — "إرشادات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" الذي استعيض عنه بوثيقة الإيكاو رقم Doc 9998 — "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم"، والدليل المرتبط بها (Doc 9973). وسلطت الورقة الضوء على أنه في حين أن التعامل مع ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم قد قطع شوطاً طويلاً منذ عام ٢٠٠١، فإن هذا التقدم لم يُعكس في بيانات البرنامج USOAP وشددت على الحاجة إلى مواصلة المضي قدماً وفقاً للخطوط التي حددتها سياسات الإيكاو المذكورة ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٨٢- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/297 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الطلب إلى المجلس مجدداً النظر في رفع مستوى "التوصية" ٨-٦ في الملحق التاسع — "التسهيلات"، والزامية إلى وضع ما يلزم من تشريعات و/أو لوائح و/أو سياسات من أجل تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، إلى مستوى "قاعدة قياسية دولية" لتحفيز وتسهيل التنفيذ العالمي؛
- (ب) حث المجلس على الحفاظ على مستوى رصده للتنفيذ من خلال برنامج USOAP CMA؛
- (ج) الطلب إلى المجلس أن ينظر في إضافة حكم جديد إلى الملحق التاسع بحيث يقوم مشغلو الطائرات والمطارات بوضع خطط مناسبة لتقديم المساعدة السريعة والفعالة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم.

١٨٣- وبالإضافة إلى ذلك، اقترحت المراقبة الممثلة للاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI) نيابة عن الاتحاد، أن يقوم المجلس بتحديد يوم في السنة (٢٠ فبراير مثلاً) للاحتفاء باليوم العالمي لضحايا تحطم الطائرات وأسرههم لتعزيز الوعي بمسألة منع حوادث الطيران وبسياسة الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم" (Doc 9998) والدليل المرتبط بها (Doc 9973). وإذ دُكرت بشعار الاتحاد "الضحايا يساعدون الضحايا"، حثت اللجنة التنفيذية على التوصية بعرض الإجراءات الواردة في ورقة العمل WP/297 وكذا المقترح الإضافي للاتحاد على الجلسة العامة للموافقة عليهما.

١٨٤- وقد أحيط علماً بالتدخل أعلاه للمراقبة الممثلة للاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)، وستجري مراعاته عند نظر اللجنة التنفيذية في البند ١٤ من جدول الأعمال.

١٨٥- رُفعت الجلسة في الساعة ١٧,٠٠.

محضر الجلسة الخامسة

(الأحد، ٢٩ سبتمبر ٢٠١٩، الساعة ٩،٠٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ١٥ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الأحكام العامة، وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي

— الاتجاهات البيئية العالمية في الإيكاو - الاتجاهات الحالية والمستقبلية المتعلقة بضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها

— البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

— ورقة مقدّمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي (EU) ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية لليران المدني (ECAC)

— ورقة مقدّمة من أستراليا مع نيوزيلندا

— ورقة مقدّمة من كوستاريكا مع الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)

— ورقة مقدّمة من قطر

— ورقة مقدّمة من الولايات المتحدة

— ورقة مقدّمة من الاتحاد الروسي

— ورقة مقدّمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)

— ورقة مقدّمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)

— ورقة مقدّمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)

— ورقة معلومات مقدّمة من الدول الأعضاء في

.(COCESNA) Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aerea

— ورقة مقدّمة من الهند

— ورقة مقدّمة من جنوب أفريقيا

— ورقة مقدّمة من شيلي

— ورقة مقدّمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)

٢- البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات العامة والتوحيد القياسي

— الطيران الدولي وتغير المناخ

- البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ
- ورقة مقدّمة من الدول الأعضاء في (COSESNA)
- ورقة مقدّمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
- ورقة مقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) بالنيابة عن الدول الأعضاء البالغ عددها ٥٤ دولة
- ورقة مقدّمة من غواتيمالا مع الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)
- ورقة مقدّمة من كينيا
- ورقة مقدّمة من المكسيك
- ورقة مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة مقدّمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)، بتنسيق من مجموعة إجراءات النقل الجوي (ATAG)
- ورقة مقدّمة من المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)
- ورقة معلومات مقدّمة من الدول الأعضاء في (COSESNA)
- ورقة معلومات مقدّمة من الاتحاد الروسي والصين
- ورقة معلومات مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة معلومات مقدّمة من إندونيسيا
- ورقة معلومات مقدّمة من اليابان
- ورقة معلومات مقدّمة من ألمانيا
- ورقة معلومات مقدّمة من الولايات المتحدة
- ورقة معلومات مقدّمة من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)
- ورقة معلومات مقدّمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)

موجز المناقشات

البند ١٥ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الأحكام العامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المجلس - السياسات والتوحيد القياسي

١- نظرت اللجنة التنفيذية في البند ١٥ من جدول الأعمال على أساس ورقتي عمل رئيسيتين قدمهما المجلس [WP/54 و WP/57] وورقات أخرى ذات صلة قدمتها الدول والمنظمات الدولية.

الاتجاهات الحالية والمستقبلية المتعلقة بضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها

٢- قدّمت نائب المدير المعنية بالبيئة ورقة العمل WP/54، التي تعرض تقريراً عن تقييم الاتجاهات البيئية الذي أجرتهها لجنة الإيكاو المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بشأن الأثر الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات. وبوجه عام، أظهرت الاتجاهات أنه من المتوقع أن تستمر ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات في النمو، ولكن بمعدل أبطأ من النمو في الحركة الجوية. ويجري عرض هذه الاتجاهات على الجمعية العمومية للإيكاو لإنفاذها كأساس لاتخاذ القرارات بشأن المسائل المتصلة بالبيئة. ودعيت الجمعية العمومية إلى تأييد استخدام الاتجاهات البيئية العالمية للمنظمة على النحو المذكور في ورقة العمل WP/54، بوصفها المعلومات الوحيدة القوية لاتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية، وإلى تقديم الـ إلى الجمعية في دورتها المقبلة معلومات محدثة حول هذا الموضوع.

٣- لاحظ الرئيس أنه بالاتساق مع الإجراء المعروض، خلصت اللجنة التنفيذية إلى التالي: أقرت بأهمية أن تكون هناك قاعدة واحدة قوية للمعلومات حتى يتسنى للنقاش أن يحدو مثمراً وصنع القرار سليماً. وشددت على أن الاتجاهات العالمية التي تعتمد عليها الإيكاو تشكل ثمرة توافق للآراء بين الجهات المعنية، كما أوصت بأن تُعتمد الاتجاهات البيئية المعروضة في ورقة العمل رقم WP/57 لتكون بمثابة أساس لاتخاذ القرارات في الأمور البيئية، وأن تُقدّم معلومات محدّثة بهذا الشأن للجمعية العمومية المقبلة.

بيان موخّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

٤- قدّمت نائب مدير قسم حماية البيئة (ENV) ورقة العمل رقم WP/57 التي تضمنت معلومات عن التطورات التي حققتها المنظمة في معالجة أثر الضوضاء والانبعاثات منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية من أجل تحديد الإطار للتقنيات المقترح ادخالها على قرار الجمعية العمومية ٣٩-١ - "بيان موخّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي".

٥- سلّطت الورقة الضوء على عناصر التقدم المحرز، مثل اتفاق الاجتماع الحادي عشر بشأن حماية البيئة (CAEP/11) على القاعدة الجديدة المقترح إدراجها في الملحق السادس عشر الجديد، المجلد الثاني بشأن كتلة الجسيمات غير المتطايرة (nvPM) وعدد محركات الطائرات؛ والاستعراض المتكامل للخبراء المستقلين لتقنيات الطائرات والمحركات، والذي ترد تفاصيله في المرفق (أ) بورقة العمل رقم WP/57؛ والعمل على مجموعة أدوات المطارات المراعية للاعتبارات البيئية (Eco-Airport Toolkit e-collection) وعن المسائل المتعلقة بجوانب المشاركة المجتمعية للملاحة القائمة على الأداء (PBN)؛ والعمل على ضوضاء الطائرات، بما في ذلك التقدم المحرز في وضع قواعد قياسية بشأن الطائرات الأسرع من الصوت فيما يخص طائرات المستقبل، ودراسة استطلاعية تجريها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. ودُعيت اللجنة التنفيذية إلى التوصية بأن تعتمد الجلسة العامة "البيان الموخّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي"، المنقّح والمقترح على النحو الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل رقم WP/57.

٦- وأقرت اللجنة بالتقدم الكبير الذي أحرزته الإيكاو في معالجة تأثير الضوضاء والانبعاثات، وبأهمية أن تواصل الإيكاو متابعة التكنولوجيات المبتكرة ذات التوجه البيئي، وغيرها من التكنولوجيات التي قد تؤثر على البيئة، بما في ذلك مصادر الطاقة الجديدة للطيران، وتقييم تأثيرها على الضوضاء والانبعاثات.

٧- بعدها، قدّم مندوب سويسرا ورقة العمل رقم WP/103 ("تطوير الطائرات الأسرع من الصوت رهناً بقبول الجمهور العام لها على أساس القواعد القياسية الخاصة بالطائرات دون الصوتية") المقدمة من فنلندا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني. وسلّطت الورقة الضوء على أنه في حين أن الدول الأوروبية أقرت بأهمية الابتكارات التكنولوجية، إلا أنها اعتبرت أنه من المهم للغاية ضمان ألا يؤدي تطوير الطائرات المدنية الأسرع من الصوت إلى تفويض الجهود الهامة التي بُذلت على مدار سنوات عديدة للحد من أثر الطيران على البيئة، وألا يسفر عن آثار ضارة أو غير متناسبة على السلامة والسعة والعمليات. وهكذا قدمت ورقة العمل WP/103 استعراضاً للقواعد القياسية ومستويات الصرامة التي ينبغي أن تقي بها الطائرات الأسرع من الصوت المطورة حديثاً لضمان ازدهار النقل الجوي. كما شددت الورقة على أنه إذا رغب قطاع الطيران بالاستمرار بالنمو، فمن الضروري التأكد من أن القواعد القياسية الخاصة بضوضاء وانبعاثات الطائرات تضمن الحفاظ على المستويات الحالية لحماية البيئة. ومع الإقرار بالاختلافات الفنية المهمة بين الطائرات دون الصوتية والطائرات الأسرع من الصوت، اعتقدت الدول الأوروبية بأن هاتين الفئتين من الطائرات متشابهتين بشكل أساسي وأنهما ستتنافسان على نفس الركاب والمجال الجوي وسبل الوصول إلى المطارات باستخدام نفس نظام الطيران. لذلك، ينبغي لعمليات تلك الفئتين أن تخضع لنفس المجموعة من القواعد القياسية البيئية.

٨- وفي ختام العرض، لاحظ مندوب سويسرا أن الدول الأوروبية ترى أن استحداث مجموعة من اللوائح والقواعد والتوصيات الموصى بها بشأن الضوضاء والانبعاثات والسلامة والعمليات أمر ضروري لإدخال عمليات الطائرات الأسرع من الصوت. وبالتالي رحبت بالدراسة الاستكشافية للطائرات الأسرع من الصوت التي تجريها لجنة CAEP وستنتظر النتائج. وأبرز مندوب سويسرا أن دولته، من بين دول أخرى، حظرت الرحلات الجوية الأسرع من الصوت فوق أراضيها بموجب القانون منذ سنوات عديدة، وأن الهيئات التشريعية لن تكون مستعدة للنظر في رفع هذا الحظر إلا عندما يمكن إثبات أن العمليات بسرعات تفوق سرعة الصوت لن تخلق عبئاً إضافياً وغير مقبول على الجمهور.

٩- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/103 إلى القيام بما يلي:

- أ) التأكيد مجدداً على أن الحد من أو تقليل عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يُعد مسؤولية دائمة ومشاركة لجميع الجهات المعنية في قطاع الطيران؛
- ب) التأكيد مجدداً على أن أي مشروع للطائرات الأسرع من الصوت يجب أن يهدف إلى الامتثال لأحدث قواعد الضوضاء الموضوعية للطائرات دون الصوتية لتجنب التراجع عن الجهود المبذولة حتى الآن على صعيد الحد من ضوضاء الطائرات من مصدرها؛
- ج) التأكيد مجدداً على وضع قاعدة قياسية تتعلق بثاني أكسيد الكربون بناءً على القاعدة القياسية الخاصة بالطائرات دون الصوتية، وعلى ضرورة تحديث النسخة الحالية من الفصل الثالث في المجلد الثاني من الملحق السادس عشر الذي يتناول الانبعاثات؛
- د) تكليف المجلس، في ضوء المعلومات المتوفرة وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت بالنسبة للجمهور؛
- هـ) التأكيد مجدداً على الأهمية التي توليها الجمعية العمومية لضمان عدم نشوء وضع غير مقبول للجمهور جراء تشغيل الطائرات المدنية الأسرع من الصوت سواء بالسرعات التي تفوق سرعة الصوت أو دون سرعة الصوت؛

- (و) التأكيد مجدداً على أن إدخال الطائرات المدنية الأسرع من الصوت في المطارات وفي نُظُم إدارة الحركة الجوية ينبغي ألا يتسبب في آثار ضارة على العمليات والسلامة والبيئة؛
- (ز) تكليف المجلس، بإسهام من لجنة الملاحة الجوية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بتقييم الآثار المترتبة على الأداء (السلامة والتشغيل والبيئة) الناجمة عن إدماج عمليات الطائرات الأسرع من الصوت في نظام الملاحة الجوية، داخل المطارات وحولها، واقتراح أي إجراءات للتخفيف من هذه الآثار، حسب الاقتضاء.

١٠- قدم مندوب بولندا ورقة العمل رقم WP/104 ("إدارة التأثيرات البيئية حول المطارات") المقدّمة من فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني. وأحاطت الورقة علماً بأنه بالرغم من التقدم الكبير الذي أحرزه قطاع الطيران في التخفيف من الآثار على البيئة، فإن الضوضاء والانبعاثات هي سبب متزايد للمشاكل الصحية. وأقرت بأن "النهج المتوازن للإيكوا للتصدي لمشكلة الضوضاء" هو الأكثر فعالية من حيث التكلفة لإدارة مسائل الضوضاء، وشددت على أنه لن يتسنى تحقيق ذلك إلا في حالة الإبقاء على حداثة الدعائم الأربع من النهج المتوازن ووفقاً للإمكانيات التقنية الخاصة بتحسين المنتجات الجديدة والطلب المتزايد على النقل وزيادة المناطق الحضرية وضرورة حماية صحة الإنسان.

١١- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/104 إلى القيام بما يلي:

- (أ) إعادة التأكيد على أن تدابير التخفيف للتصدي للتأثيرات الخاصة بالضوضاء ونوعية الهواء حول المطارات ينبغي أن تظل تدابير رئيسية بالنسبة للسياسات الدولية والوطنية والإقليمية في المستقبل؛
- (ب) إعادة التأكيد على أهمية الأهداف البيئية للإيكوا من أجل ما يلي: (١) الحد أو التخفيف من عدد الناس الذين يتأثرون بضوضاء الطائرات الشديدة، و(٢) الحد أو التخفيف من تأثير انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي؛
- (ج) دعم النهج المتوازن للإيكوا والحاجة إلى المحافظة على جميع الدعائم الأربع من أجل ضمان بقائها كأداة فعالة لإدارة ضوضاء المطارات؛
- (د) الإحاطة علماً بأن أساطيل الطائرات في العالم قد تطورت على مر الزمن نتيجة التكنولوجيا الجديدة التي دخلت إلى الأسواق، بحيث أن ما نسبته ٢,٥ في المئة فقط من مجموع العمليات في أوروبا أثناء عام ٢٠١٧ نفذتها طائرات الفصل الثالث، وأن بعض المطارات طبقت بالفعل قيوداً تشغيلية على الطائرات التي تمتثل للفصل الثالث؛
- (هـ) الاستنتاج بأنه يجب النظر في تحديث البيان الوارد في القسم الخاص بقيود التشغيل المحلية المتصلة بالضوضاء من قرار الجمعية العمومية للإيكوا ٣٩-١، حسبما يرد في المرفق الأول، والتي تعود إلى عام ٢٠٠١، مما أدى إلى السماح بتطبيق القيود التشغيلية على طائرات الفصل الرابع ذات الكتلة القصوى عند الإقلاع، التي تبلغ ٥٥ ٠٠٠ كج أو أكثر، فضلاً عن تلك المرخصة بموجب القواعد السابقة، إذا جرى تسويتها بموجب النهج المتوازن للإيكوا؛
- (و) الإحاطة علماً بزيادة أهمية النهج الشامل لإدارة نوعية الهواء حول المطارات، وخاصة تلك التأثيرات الناجمة عن معدات المطارات والطائرات.

١٢- ثم قدم مندوب استراليا ورقة العمل رقم WP/226 ["ضوضاء الطائرات - الطائرات الموجهة عن بُعد" (RPA)] التي شاركت في رعايتها نيوزيلندا. وأقرت الورقة بمجموعة من الأعمال التي تحرز الإيكاو تقدماً بشأنها فيما يتعلق بالطائرات الموجهة عن بُعد (RPA)، لا سيما فيما يتعلق بالسلامة الجوية وأمن الملاحة الجوية وأمن الطيران. وسلطت الضوء على مسألة ناشئة، وهي الأثر المجتمعي لعمليات الطائرات الموجهة عن بُعد، لا سيما من حيث الضوضاء. وتشمل هذه الآثار ضوضاء الطائرات فضلاً عن قضايا الخصوصية. ووصفت الورقة تجربة أستراليا، التي وافقت في عام ٢٠١٩ على رحلات محدودة للطائرات الموجهة عن بُعد للتسليم المنزلي في عدد قليل من مدنها، وأوجزت التحديات التي يواجهها واضعو اللوائح التنظيمية في جميع أنحاء العالم، لا سيما وأن الإيكاو لم تصدر بعد القواعد الخاصة بضوضاء الطائرات الموجهة عن بُعد. ودُعيت الجمعية العمومية إلى تشجيع الدول على تبادل تجاربها في مجال الاستجابة للقضايا المتعلقة بالضوضاء الناجمة عن تشغيل الطائرات الموجهة عن بُعد، لا سيما في المناطق المبنية والسكنية.

١٣- قدم مندوب كوستاريكا ورقة العمل رقم WP/412 ("المساهمات والتقدم المحرز في مجال الطيران المدني في أمريكا اللاتينية من حيث الضوضاء ونوعية الهواء المحلي")، التي شاركت في رعايتها الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية. وعرضت ورقة العمل هذه التقدم الذي أحرزه إقليم أمريكا اللاتينية في المجال البيئي، فيما يتعلق بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي، وفقاً للملحق السادس عشر ومجلداته المختلفة، والقرار ٣٩-١ الذي أقرته الجمعية العمومية للإيكاو. ولقد عززت الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية المبادرات الرامية إلى تحسين الأداء البيئي من خلال اتخاذ إجراءات لخفض الضوضاء وتحسين نوعية الهواء المحلي، والتخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة، والتخطيط لمنشآت المطارات، في جملة أمور أخرى، أدت إلى لوائح تنظيمية وأنشطة ضخمة خاصة بالطيران أفضت إلى نتائج ناجحة.

١٤- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/412 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحيط علماً بالمعلومات التي تتضمنها هذه الورقة؛
- (ب) وأن تأخذ في الحسبان التقدم الذي أحرزته دول أمريكا اللاتينية في مجال حماية البيئة والمبادرات الرامية إلى تطبيق القواعد القياسية الصادرة عن الإيكاو بهذا الشأن؛
- (ج) وأن تواصل بناء قدرات الدول من خلال الندوات وحلقات العمل المتعلقة بالبيئة؛
- (د) وأن ترؤج لإجراءات محددة لمنح الدول النامية إمكانية الوصول إلى التمويل ونقل التكنولوجيا.

١٥- قدم مندوب قطر ورقة العمل رقم WP/140 ("اقترح بإنشاء مجموعات إقليمية للتخطيط والتنفيذ وحماية البيئة في مجال الطيران")، التي تم التشديد فيها على أنه في ظل النمو السريع للنشاطات البيئية ضمن قطاع الطيران العالمي، لا بد من اعتماد نهج شامل لمعالجة أثر الطيران على البيئة. ومن شأن هذا النهج أن يضمن الاتساق في تطوير وتنفيذ برامج حماية البيئة في مجال الطيران فضلاً عن الوثائق الدولية والإقليمية المرتبطة بهذا الموضوع بطريقة تتسم بالاتساق والتجانس بين الأقاليم وبشكل يتماشى مع القواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو (SARPs). واقترحت الورقة إنشاء مجموعات إقليمية للتخطيط والتنفيذ وحماية البيئة في مجال الطيران من شأنها أن تتيح منصة للتعاون الإقليمي في معالجة التطورات الحالية البيئية والتحديات المقبلة في مجال الطيران. ودُعيت الجمعية العمومية أن تطلب إلى المجلس إنشاء مجموعات إقليمية للتخطيط والتنفيذ وحماية البيئة (AEPPIRGs) لضمان الاتساق في إعداد خطط العمل لحماية البيئة في مجال الطيران في أقاليم الإيكاو.

١٦- قدم مندوب الولايات المتحدة ورقة العمل رقم WP/261 ("آراء الولايات المتحدة بشأن الطيران الأسرع من الصوت") وأشار إلى أن الجهود جارية في دولته لتطوير طائرات مدنية أسرع من الصوت. وأكد أن الولايات المتحدة تدعم هذه الجهود، فضلاً عن البيانات التي تعرضها الدراسة الاستكشافية للطائرات الأسرع من الصوت التي أجرتها لجنة حماية البيئة للمساعدة في تمكين دخول تلك الطائرات الخدمة في نهاية المطاف. غير أن الولايات المتحدة قلقة إزاء بعض المقترحات التي قدمتها دول أخرى إلى الجمعية لإدخال مفاهيم غير تقنية وغير موضوعية، مثل مفهوم المقبولية العامة، في عملية وضع القواعد القياسية البيئية. وتؤيد الولايات المتحدة بقوة نهج وضع المعايير المعتمد على البيانات الذي اعتمده اللجنة والذي يتناول الاعتبارات البيئية (أي الجدوى التكنولوجية، والمعقولة الاقتصادية، والفوائد البيئية). وبالمثل، لم تؤيد الولايات المتحدة مقترحات لتطبيق معايير الضوضاء دون الصوتية على الطائرات الأسرع من الصوت أو تطوير معيار ثاني أكسيد الكربون للطائرات الأسرع من الصوت على أساس معيار الطائرات دون الصوتية. واعتبرت الولايات المتحدة أن منظمة الطيران المدني الدولي هي أكثر فعالية عندما تعتمد على نهج قائم على البيانات لسن القواعد بالنسبة إلى أي تكنولوجيا جديدة أو ابتكارية، بما ذلك الطائرات الأسرع من الصوت.

١٧- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/261 إلى القيام بما يلي:

- (أ) إعادة التأكيد على نهج وضع القواعد القياسية القائمة على البيانات للتكنولوجيات الجديدة والمبتكرة مثل الطائرات الأسرع من الصوت، التي تتناول أيضاً الاعتبارات البيئية (أي الجدوى التكنولوجية والعقلانية الاقتصادية والفائدة البيئية للتكنولوجيا)؛
- (ب) والموافقة على أن أي قرار بشأن القواعد القياسية للضوضاء والانبعاثات المتعلقة بالطائرات الجديدة الأسرع من الصوت يجب أن يستند إلى البيانات والتحليلات التي تجريها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وعلى أن القواعد القياسية القائمة للضوضاء والانبعاثات التي تقل سرعتها عن سرعة الصوت قد لا تشكل المعيار المناسب للطائرات الأسرع من الصوت في ضوء قابلية التنفيذ التكنولوجي؛
- (ج) والموافقة على أن يقوم المجلس بإعطاء الأولوية للعمل المتعلق بالدراسة الاستكشافية في مجال الطائرات الأسرع من الصوت، التي تجريها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران من أجل السماح بإجراء مناقشات فنية حول القواعد القياسية للهبوط والإقلاع في المستقبل القريب.

١٨- قدم الاتحاد الروسي ورقة العمل رقم WP/374 ("موقف الاتحاد الروسي إزاء مشكلة وضع القواعد القياسية للإيكاو الخاصة بطائرات الركاب الواعدة الأسرع من الصوت")، التي أُشير فيها إلى أن عدة شركات قد قطعت أشواطاً كبيرة في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت والتي من المفترض أن يتم ترخيصها في وقت مبكر من الفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥. وأوضحت الورقة أن الاتحاد الروسي شارك بنشاط في إجراء بحث شامل عن نظم الطائرات الأسرع من الصوت في المستقبل ونظم الدفع الخاصة بها، سواء داخل روسيا أو داخل لجنة الإيكاو لحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP).

١٩- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/374 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تكلف المجلس بالنظر في إمكانية ترتيب أولويات وضع القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الصادرة عن الإيكاو الخاصة بالطائرات الأسرع من الصوت (SST)، مع العمل في الوقت ذاته على مراعاة الحاجة إلى وجود تنسيق وثيق وفعال بين فرق الخبراء التابعة للجنة حماية البيئة (CAEP) ولجنة الملاحة الجوية (ANC)؛

ب) أن تأخذ علماً بأن الاتحاد الروسي، بناء على تجربته الواسعة في إنشاء الجيل الأول من الطائرات الأسرع من الصوت ونتائج البحوث اللاحقة بشأن الجيل الجديد الواعد لهذه الفئة من الطائرات (المشروع الصناعي للطائرات عالية السرعة (HISAC) ومشروع اللوائح والقواعد الخاصة بمستويات الفرقعات الصوتية المنخفضة (RUMBLE))، على استعداد لتوفير الموارد اللازمة لدعم هذا الاتجاه الهام للإيكو.

٢٠- قدم المراقب من المجلس الدولي للمطارات ورقة العمل رقم WP/260 ("إدارة الضوضاء")، المقامة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO). وسلطت الورقة الضوء على أن منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات رغباً بورقة العمل رقم WP/57 لا سيما الاقتراح المقدم من مجلس الإيكو بإضافة الإشارة إلى إشراك المجتمعات المحلية والكتاب الدوري للإيكو رقم Cir 351 ("إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران") في مشروع النص المنقح للبيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المتعلقة بحماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي، المرفق. واقترح المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، تعديل النص الوارد في المرفق (ج)، الفقرة ٥ من الديباجة بحيث تتضمن إشراك المجتمعات المحلية كعامل متعدد الجوانب للنهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات.

٢١- شددت الورقة، في هذا الصدد، على أن هناك تزايداً في عدد الأشخاص والمجتمعات المحلية الذين يعبرون عن مواقف سلبية تجاه المطارات وأنشطة الطيران. وعلاوةً على ذلك، فإن التطورات الأخيرة، مثل تطبيق الملاحة القائمة على الأداء (PBN) والطرح المحتمل للطائرات الأسرع من الصوت الجديدة، قد تزيد إدارة ضوضاء الطائرات تعقيداً. وبالتالي فإن صناعة الطيران بحاجة إلى توفير إدارة فعالة للضوضاء مع حلول قابلة للتطبيق لجميع الهيئات المعنية. وأكدت الورقة أنه على الرغم من أهمية الضوضاء المطلقة، فقد أظهرت البحوث أن العوامل الصوتية مسؤولة فقط عن نحو ٣٠ في المائة من إزعاج المجتمع المحلي المتصل بالضوضاء. وأوصى المجلس الدولي ومنظمة كانسو (CANSO) بأنه على الدول والقطاع أن يتفهما على نحو أفضل نسبة الـ ٧٠ في المائة المتبقية حتى يتسنى وضع السياسات والإجراءات والتخطيط لها وفقاً لذلك.

٢٢- وأقرت ورقة العمل رقم WP260 بأن "النهج المتوازن الذي تتبعه الإيكو في إدارة ضوضاء الطائرات" هو حل سياساتي قائم على الاعتبارات المحلية، ويحدد تدابير تخفيض الضوضاء في المطارات وحولها. ورأي كل من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية أنه ينبغي أن يظل النهج المتوازن الأساس لإدارة الضوضاء في جميع أنحاء العالم، حيث أنه يوفر إطاراً متوازماً عالمياً ومناسباً للطيران باعتباره قطاعاً دولياً، مع اعترافه بالظروف المحلية المتفاوتة للمطارات، وتوفيره المرونة اللازمة لمعالجتها.

٢٣- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/260 إلى القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بأراء منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات بصدد إدارة الضوضاء في الأماكن المحيطة بالمطارات؛
- ب) الطلب إلى المجلس البحث المتمعن لفهم العوامل غير السمعية كوسيلة لدعم بلورة السياسات القادرة على المعالجة السليمة لإزعاج المجتمعات المحلية من جراء ضوضاء الطائرات؛
- ج) الطلب إلى المجلس تضمين إشراك المجتمعات المحلية كعنصر متعدد الجوانب في النهج المتوازن.

٢٤- قدم المراقب من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) ورقة العمل رقم WP/175 وأكد أن عمل الإيكو في معالجة تأثير الطيران على البيئة، لا سيما وضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية، أساسي لاستدامة النقل الجوي. وكانت قواعد الإيكو

وسيلة هامة لتأمين التحسينات التكنولوجية وخلق إمكانية للتنبؤ بالأوضاع التنظيمية لشركات الطيران. ونظراً للطابع الدولي للنقل الجوي وطول عمر الطائرات، تحتاج شركات الطيران إلى ضمان أن الطائرات المعتمدة وفقاً لجميع معايير منظمة الطيران المدني الدولي المنطبقة ستكون قادرة على العمل في جميع أنحاء العالم ودون قيود لا مبرر لها والتي قد تعرقل النقل الجوي الدولي.

٢٥- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/175 إلى القيام بما يلي:

- (أ) التأكيد من جديد أن معايير الإيكاو لإصدار الشهادات البيئية قد وضعت لأغراض إصدار الشهادات ولم تُصمم لتكون بمثابة أساس لقيود التشغيل أو رسوم الانبعاثات؛
- (ب) ملاحظة وجهة نظر الأياتا بأن أي قرارات بشأن حدود إصدار الشهادات للطائرات الأسرع من الصوت ينبغي أن تستند إلى البيانات وأن تكون على دراية بالتحليل لضمان توافقها مع اختصاصات لجنة حماية بيئة الطيران؛
- (ج) تكرار دعمها للنهج المتوازن للإيكاو وحث الدول على اعتماده عند معالجة مشاكل الضوضاء في مطاراتها؛
- (د) إعادة تأكيد المبادئ المتفق عليها مسبقاً بشأن التخلص التدريجي من الطائرات النفاثة دون سرعة الصوت والتي تتجاوز مستويات الضوضاء، بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر، وإدخال قيود التشغيل المحلية المتعلقة بالضوضاء؛
- (هـ) ملاحظة دعم الأياتا لسياسات الإيكاو التي تترك أنه ينبغي تطبيق الرسوم البيئية فقط في المطارات التي تعاني من مشكلة محددة في الضوضاء أو مشكلة نوعية الهواء المحلي وأنه، في حالة فرضها، يجب أن تكون في شكل رسوم وليس ضريبة وأن الأموال التي يتم جمعها ينبغي استخدامها، في المقام الأول، لتخفيف الآثار البيئية للطيران.

٢٦- قدم المراقب من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ورقة العمل رقم WP/225 ("آراء المجلس الدولي للمطارات بصدد إعادة الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة، وإعداد القواعد والتوصيات الدولية المناسبة")، وأبرزت ورقة العمل WP/225 أن المجلس الدولي يدعم عمل لجنة حماية البيئة في تطوير القواعد والتوصيات لمعالجة الضوضاء والانبعاثات الناتجة عن الطائرات الأسرع من الصوت، وأقرت بضرورة قيام الإيكاو بوضع تلك القواعد والتوصيات في الوقت المناسب والتي من شأنها أن تعزز التنمية المستدامة المنسقة للطيران الدولي. وشددت على أن إعادة إدخال الطائرات الأسرع من الصوت يجب ألا تقوض جهود وإنجازات هذه الصناعة على مدى العقود الماضية، وأن الطائرات الأسرع من الصوت يجب أن تقي بأحدث قواعد الضوضاء والانبعاثات التي تصدرها الإيكاو مثل نظيراتها دون الصوتية لنفس الكتلة MTOM. كما أكدت الورقة على أن عالم الطيران يجب أن يستجيب لآخر تقرير للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ التابع للأمم المتحدة، والذي أكد الحاجة إلى الحد من الاحترار العالمي إلى ١,٥ درجة مئوية فوق مستويات ما قبل الثورة الصناعية.

٢٧- فيما يتعلق بضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت، سلطت الورقة الضوء على خشية المجلس الدولي للمطارات من عدم تمكن المنهجيات المتبعة حالياً في عملية ترخيص الطائرات دون الصوتية من تغطية كل المميزات التشغيلية للطائرات الأسرع من الصوت. وكان من الضروري للإيكاو أن تعالج هذا التحدي على نحو سليم، حيث إن عدم تناول هذا الأمر قد يقلل من شأن جهود وإنجازات أوساط صناعة الطيران في معالجة الضوضاء داخل المطارات وحولها. وأيد المجلس الدولي للمطارات "دراسة لجنة حماية البيئة الاستكشافية"، وأكد مشاركته في هذه الدراسة بصورة كاملة، ويتوقع أن توفر الدراسة تقييماً للأثر المحتمل للضوضاء على المجتمعات المحلية.

٢٨- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/225 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإقرار بآراء المجلس الدولي للمطارات بصدد وضع قواعد وتوصيات دولية (SARPs) خاصة بالطائرات الأسرع من الصوت؛
- (ب) تعديل قرار الجمعية العمومية للإيكو رقم ١-٣٩، المرفق (ز) بحذف الإشارة إلى الفرقة الصوتية؛
- (ج) الطلب إلى المجلس وضع قواعد وتوصيات دولية (SARPs) خاصة بالضوضاء والانبعاثات التي تحدثها الطائرات الأسرع من الصوت، من شأنها أن تعزز التنمية المستدامة للطيران الدولي؛
- (د) والإقرار بأن إدخال الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة يجب ألا يعوق تدفق حركة الطائرات الأخرى، أو يؤدي إلى خسارة في السعة، أو يُفضي عن غير قصد إلى تقليل الفعالية أو الأثر البيئي في أي من جوانب منظومة الطيران.

٢٩- وتم الإحاطة علماً بورقات المعلومات الخمس التالية: WP/81 [الورقة الخضراء لمؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)] المقدّمة من الدول الأعضاء في اللجنة؛ والورقة WP/372 ("سياسة الطيران الأخضر الوطنية") المقدّمة من الهند؛ والورقة WP/409 ("مساهمة وآراء جنوب أفريقيا بشأن أعمال حماية البيئة التي تقوم بها منظمة الطيران المدني الدولي") المقدّمة من جنوب أفريقيا؛ والورقة WP/474 ("الترويج للمطارات الخضراء") المقدّمة من شيلي؛ والورقة WP/354 ("مساهمة المطارات في حماية البيئة") التي قدمها المجلس الدولي للمطارات.

المناقشة

لخص رئيس اللجنة التنفيذية العروض، فلاحظ أن عدداً من ورقات العمل WP/103 و WP/261 و WP/374 و WP/175 و WP/225 تناولت مسألة الطائرات الأسرع من الصوت. وفي معرض تسليطه الضوء على الدعم الواسع الذي أعرب عنه لـ CAEP الجاري فيما يتعلق بالطائرات الأسرع من الصوت، اقترح أن توصي اللجنة التنفيذية الجمعية بأن تطلب من المجلس مواصلة العمل الجاري المذكور من قبل لجنة حماية البيئة، مع إعطاء الأولوية للدراسة الاستكشافية للطائرات الأسرع من الصوت التي تجربها. وأقر الرئيس بأن بعض الورقات المقدّمة قد أعربت عن آراء متباينة بشأن نهج المنظمة في وضع القواعد، والعلاقة بين القواعد القياسية الحالية للطائرات دون الصوتية والأساس الذي يقوم عليه وضع معايير جديدة للطائرات الأسرع من الصوت، ومسألة مقبولية الجمهور، فضلاً عن ضرورة مراعاة السلامة والملاحة الجوية والأمن وغير ذلك من الجوانب. ولذلك، اقترح أن توصي اللجنة التنفيذية الجمعية بأن تحيط علماً بتلك الآراء المتباينة التي سينظر فيها المجلس بعد انتهاء لجنة حماية البيئة من عملها الفني.

٢٩- أكد مندوب مصر أن الوقت المخصص لتقديم الأوراق والتعليقات لا يتناسب مع الطبيعة الحساسة لهذه القضايا الهامة وأنه لا ينبغي أن تفرّض حدود زمنية لمناقشة اللجنة التنفيذية لها. وأيد ورقات العمل WP/226 (أستراليا) و WP/374 (الاتحاد الروسي) و WP/412 (كوستاريكا)، وأعرب عن قلقه إزاء فحوى ورقتي العمل WP/104 و WP/225 من المجلس الدولي للمطارات (ACI).

٣٠- وفي إشارة إلى ورقة العمل WP/175 (الأياتا)، أكد مندوب مالطة أنه على الرغم من أن القواعد القياسية لترخيص مستوى ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لا يقصد بها أن تُستخدم كأساس لقيود التشغيل أو فرض رسوم على الانبعاثات، فإن بيانات الضوضاء وتراخيص المحركات تستخدمها دول عديدة لمعالجة تلك المسائل وستواصل الدول استخدام أفضل البيانات المتاحة. واتفق مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي على أن تطوير برامج البحث والإنقاذ المتعلقة بحدود

إصدار الشهادات للطائرات الأسرع من الصوت يجب أن يحقق فوائد بيئية فعلية تدعمها البيانات، بما يتماشى مع اختصاصات لجنة CAEP. وأشار مندوب مالطة، في مشاركته رأي الاتحاد الدولي للنقل الجوي، بأن الركائز الأربع للنهج المتوازن للإيكاو بحاجة إلى تحديث متواصل، مع العلم بأنه يجري استعراض الركائز الثلاث الأولى وأكد ضرورة مراجعة الركيزة الرابعة أيضاً

٣١- أيد مندوب اليونان الرأي الذي أعربت عنه الدول الأوروبية في ورقة العمل WP/104 معتبراً أن "النهج المتوازن الذي تتبعه الإيكاو لإدارة ضوضاء الطائرات"، هو عنصر أساسي لتحقيق الأهداف البيئية التي وضعتها الإيكاو في مجال الضوضاء لضمان استمرارها في توفير الوسائل اللازمة لحماية الصحة العامة. وكرر التأكيد على أن من الأهمية بمكان أن تظل العناصر الرئيسية الأربعة للنهج المتوازن مستكملة وذات صلة من أجل تعزيز تطوير الطيران في المستقبل، وأكد أن الوقت قد حان لتحديث العنصر المتعلق بالقيود التشغيلية مع مراعاة آخر التطورات في صناعة الطيران.

٣٢- كما أيد مندوب اليونان أيضاً الفقرة ب) من الإجراء في ورقة العمل WP/260 المقدمة من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة (CANSO) والتي دعت فيها الجمعية أن تطلب إلى المجلس مواصلة استكشاف فهم العوامل غير الصوتية كوسيلة لدعم وضع السياسات التي تعالج على النحو الصحيح الإزعاج الناتج عن ضجيج الطائرات وأثره على المجتمعات.

٣٣- في معرض التعليق على ورقتي العمل WP/261 (الولايات المتحدة) و WP/374 (الاتحاد الروسي)، أعرب مندوب فرنسا عن تأييده لاقتراح الرئيس بأن يوصي الجمعية العامة بأن تطلب إلى المجلس مواصلة العمل الجاري في إطار لجنة حماية البيئة، وإعطاء الأولوية لدراسة اللجنة الاستكشافية للطائرات الأسرع من الصوت، مع التأكيد على الطبيعة الحساسة لموضوع الطائرات الأسرع من الصوت، ولا سيما فيما يتعلق بالمسألة الحساسة للرأي العام المتعلقة بالضوضاء كما وصفها المجلس الدولي للمطارات في ورقة العمل WP/225.

٣٤- وفي معرض تأييد التعليقات التي أدلت بها مصر بشأن الوقت المخصص للمتحدثين، وجه مندوب الاتحاد الروسي الانتباه إلى ورقة العمل WP/103، والفقرة ب) من الإجراء، التي دعت فيها الجمعية إلى إعادة تأكيد أن أي مشروع للطائرات الأسرع من الصوت يحتاج إلى أن يهدف إلى الامتثال لأحدث معايير الضوضاء للطائرات دون الصوتية لتجنب التراجع عن الجهود المبذولة حتى الآن للحد من ضوضاء الطائرات عند المصدر. وأشار إلى أن معايير الطائرات الأسرع من الصوت يجب أن تستند إلى الفعالية البيئية والمعايير الفعالة من حيث التكلفة التي تدعمها البيانات، وعلى الخصائص الاقتصادية والتكنولوجية للطائرة الأسرع من الصوت.

٣٥- أعرب مندوب النرويج عن تأييده لورقة العمل WP/103 (المقدمة من فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)، وأكد على أهمية الحد من عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات، لا سيما من الفرقعات الصوتية، وعدم زيادتها. وشدد على أنه في حين أن الطائرات دون الصوتية تسبب بشكل رئيسي ضوضاء حول المطارات، فإن الطائرات الأسرع من الصوت تنتج فرقعة صوتية على طول مسارات الطيران طالما أنها تحافظ على سرعة تفوق سرعة الصوت. وأكد مندوب النرويج أنه إذا سمح بوجود فرقعات صوتية فوق أعالي البحار، فسيكون من الضروري ضمان عدم تأتي ضوضاء كبيرة منها في المناطق المأهولة بالقرب من السواحل. وسلط الضوء على أنه إذا سمح بالرحلات الجوية الأسرع من الصوت فوق المناطق المأهولة على اليابسة، فإن عدداً كبيراً من الناس يمكن أن يتأثروا، بما في ذلك في المناطق التي لا توجد فيها حالياً ضوضاء للطائرات أو ضوضاء من صنع الإنسان. وشدد مندوب النرويج على أنه من المهم بالتالي أن تكون هناك معايير ذات صلة بالضوضاء للمسارات أثناء الطريق والرحلات الجوية بسرعة تفوق سرعة الصوت من أجل الحد من هذه المسائل وحماية الجمهور العام

٣٦- وأشار رئيس المجلس، الدكتور أولوموا بينارد أليو، إلى اختلاف وجهات النظر حول موضوع الطائرات الأسرع من الصوت. غير أنه دعا المندوبين، في ضوء ضيق الوقت وللمضي قدماً، إلى الموافقة على اقتراح الرئيس بالسماح للجنة حماية البيئة بمواصلة عملها الفني بشأن ذلك، وأن يكلف المجلس بالنظر في تلك الآراء المتباينة بمجرد الانتهاء من ذلك العمل (انظر الفقرة ٣٠ أعلاه).

٣٧- وأعرب مندوبو النمسا وبنغلاديش وكندا والصين وكولومبيا ومصر واريتريا واندونيسيا وسلوفاكيا وسويسرا وتركيا والولايات المتحدة والمراقب من المجلس الدولي لطيران الأعمال عن تأييدهم لاقتراح الرئيس المذكور. وبذلك، أيد مندوب سلوفاكيا ورقة العمل WP/54 (من المجلس).

٣٨- أبرز مندوب إندونيسيا أن اتباع نهج قائم على البيانات أمر ضروري لضمان صياغة قواعد قياسية للضوضاء والانبعاثات للطائرات الأسرع من الصوت بطريقة سليمة وعلمية، ووافق على أن تقوم لجنة حماية بإتمام الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية.

٣٩- واسترعى مندوب الصين الانتباه إلى ورقة العمل WP/54 (من المجلس)، وأعرب عن قلقه إزاء شفافية تقرير الاتجاهات البيئية العالمية الصادر عن الإيكاو والبيانات والنماذج المستخدمة فيه. وأكد أن التقرير قدم دون تفسير بشأن النماذج المستخدمة وكيفية اشتقاق الأرقام. وأكد مندوب الصين وجود تناقضات في التقرير وأكد على ضرورة تحديد مصادر تلك الاختلافات، وأنه وفقاً للبيانات المستخدمة، وسيكون من الضروري إجراء تعديل على النماذج نفسها.

٤٠- بالإشارة إلى مشروع "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" (WP/57)، اقترح مندوب الصين تعديل الفقرة ١١ من الدباجة من المرفق (ب) من أجل الاعتراف بأن أعمال اللجنة يضطلع بها خبراء مستقلون بحيث تُقرأ على النحو التالي: "الاعتراف بعمل اللجنة بشأن أول استعراض متكامل للخبراء المستقلين لتكنولوجيات الطائرات والمحركات واعداد أهداف تكنولوجية متوسطة الأجل (٢٠٢٧) وطويلة الأجل (٢٠٣٧) للضوضاء واحترق الوقود والانبعاثات"؛ (يظهر نص جديد بخط عريض). وأيدت هذا الاقتراح نائب المدير المعنية بالبيئة DD/ENV، التي تشغل أيضاً منصب أمينة اللجنة، لأنه يتماشى مع عنوان الوثيقة Doc 10127 ذات الصلة من منظمة الطيران المدني الدولي - "تقييم الخبراء المستقلين للأهداف التكنولوجية المتكاملة واستعراض المحركات والطائرات".

٤١- في ختام الملاحظات، استرعى مندوب الصين الانتباه إلى الفقرة هـ) من الإجراء في الورقة WP/104 (المقدمة من فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)، وأشار إلى أنه من غير الضروري فرض الكتلة القصوى عند الإقلاع (MTOM) وعلى مستوى ٥٥ ٠٠٠ كيلوغرام.

٤٢- أعرب مندوب مصر عن نفس القلق الذي عبر عنه مندوب الصين وأيد التعديل المقترح الذي أدخله على الفقرة ١١ من الدباجة من المرفق (ب) من مشروع بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (WP/57).

٤٣- وفي معرض الإعراب عن التأييد الكامل لورقتي العمل WP/54 و WP/57، شدد مندوب بنغلاديش على ضرورة أن تأخذ لجنة حماية البيئة في الاعتبار، عند إجراء الدراسة الاستكشافية، العمليات الأسرع من الصوت في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية.

٤٤- انتقلت عناية الاجتماع الى "نهج الإيكاو المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات"، ولاحظ رئيس اللجنة الآراء المتباينة إزاء الحاجة إلى تحديث محتمل لـ "قيود التشغيل المحلية المتعلقة بالضوضاء"، على النحو المحدد في القرار ٣٩-١، المرفق (هـ) (ورقتا العمل رقم WP/104 ورقم WP/175)، ومع مراعاة المعلومات الهامة المقدّمة في الورقة WP/104 (من فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)، شدد على أن النص الحالي للمرفق (هـ) ارتكز على تقييم وتوصيات لجنة حماية البيئة الخاصة بالضوضاء في الملحق السادس عشر، المجلد الأول منه. قدم المجلس تقريراً (ورقة العمل WP/57) عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن القضايا المتعلقة بالطيران المدني والبيئة. وأوجزت الورقة القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات، في الملحق السادس عشر الجديد — "حماية البيئة"، المجلد الثاني — "انبعاثات محركات الطائرات". وبدون التوصل إلى اتفاق على الصعيد العالمي بشأن التحديث المقترح من الدول الأوروبية لقرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١، المرفق (هـ)، لن يوصي الرئيس بتغيير النص. وقدّم الرئيس اقتراحاً، على أساسه اتُفق على أن توصي اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية بأن تحيط علماً فقط بالآراء المتباينة بشأن الحاجة إلى تحديث محتمل "للقیود التشغيلية المحلية المتصلة بالضوضاء" على النحو المحدد في قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١، المرفق (هـ)، في ضوء الغرض من القواعد القياسية الخاصة بالضوضاء في الملحق السادس عشر، المجلد الأول. واعترض مندوب بولندا، الذي قدم ورقة العمل WP/104، على هذا القرار نيابة عن الدول الأوروبية المعنية. وأشار إلى أنه كان ينبغي للجنة التنفيذية أن توصي الجمعية بأن تطلب إلى المجلس أن يكفل أن تجري اللجنة، كجزء من برنامج عملها الحالي، تقييماً لأثر القيود التشغيلية على طائرات الفصل ٤ التي تبلغ وزن كتلتها عند الإقلاع ٥٠.٠٠٠ كيلوغرام أو أكثر، فضلاً عن تلك المعتمدة وفقاً للقواعد السابقة.

٤٥- لاحظ الرئيس كذلك أن ورقة العمل رقم WP/260 (المقدّمة من ACI و CANSO) وورقة العمل رقم WP/175 المقدّمة من الأيالات قد أبرزتا الحاجة إلى النظر في العوامل غير الصوتية كجزء من السياسة المتعلقة بالضوضاء. ولاحظت اللجنة التنفيذية أن العمل الفني ذي الصلة قد أُدرج بالفعل في برنامج عمل لجنة حماية البيئة المقبل والذي وافق عليه المجلس.

٤٦- وفيما يتعلق بإدراج مشاركة المجتمع كعنصر شامل لنهج المنظمة المتوازن في إدارة ضوضاء الطائرات، لاحظت اللجنة التنفيذية أن إشراك المجتمع المحلي مسألة شاملة ويجب تطبيقها على العناصر الرئيسية الأربعة للنهج المتوازن. وأوصت اللجنة التنفيذية الجمعية بتحديث قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١، المرفق (ج)، على النحو المبين في ورقة العمل WP/57 (المجلس).

٤٧- وفيما يتعلق بورقة العمل رقم WP/226 (المقدّمة من استراليا برعاية نيوزيلندا) لاحظت اللجنة التنفيذية أنه ينبغي للإيكاو أن تتابع عن كثب المسائل المتعلقة بالضوضاء ذات الصلة بعمليات نُظّم الطائرات الموجهة عن بُعد، وأن تتخذ الإجراءات اللازمة حسب الاقتضاء. وأوصت بأن تطلب الجمعية العمومية إلى المجلس تشجيع الدول على تبادل خبراتها في الاستجابة لمسائل ضوضاء الطائرات الناجمة عن عمليات الطائرة الموجهة عن بُعد، وإلى تجميع هذه التجارب لتغدو بمثابة دليل توجيهي للدول عن أفضل الممارسات في هذا المجال.

٤٨- وفيما يتعلق بالاقترح الوارد في ورقة العمل رقم WP/140 (المقدّمة من قطر) لإنشاء برنامج عمل بشأن بناء القدرات من أجل زيادة التعاون الإقليمي في التصدي للتحديات المتصلة بالبيئة، لاحظت اللجنة التنفيذية أنه مع مراعاة الأنشطة القائمة لبناء القدرات، فضلاً عن أهمية اتباع نهج عالمي منسق لتقديم مساعدة متسقة إلى جميع المناطق، يلزم النظر في المسألة بقدر أكبر من الشمولية.

٤٩- بينما أخذت اللجنة التنفيذية علماً بورقة العمل WP/412 (من كوستاريكا، التي شاركت في رعايتها الدول الأعضاء في اللجنة)، وافقت على مواصلة المناقشة بشأن مسألة المساعدة وبناء القدرات في مجال البيئة في البنود التالية من جدول الأعمال.

٥٠- ورداً على نقطة أثارها المراقب من المجلس الدولي للمطارات بشأن مشروع "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" (WP/57)، أوضحت نائب المدير DD/ENV أن الإدراج المقترح في المرفق (ب) للإشارات المرجعية إلى قاعدة إصدار تراخيص الانبعاثات (nvPM) يتفق مع الوثيقة رقم Doc 9082 الصادرة عن المنظمة بشأن "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية". وأخذت اللجنة علماً بهذه المعلومة.

٥١- وافقت اللجنة التنفيذية على التعديل الذي اقترحه مندوب الصين على المرفق (ب)، الفقرة ١١ من مشروع "البيان الموحد" المذكور، لتحديد أن أعمال لجنة CAEP يضطلع بها خبراء مستقلون.

٥٢- مع تسليط الضوء على الدعم الواسع الذي أعرب عنه للعمل الجاري من قبل لجنة حماية البيئة (CAEP) على الطائرات الأسرع من الصوت، أوصت اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية بأن تطلب من المجلس أن تواصل عملها الجاري بشأن الطائرات الأسرع من الصوت، مع إعطاء الأولوية للدراسة الاستكشافية. ولاحظت اللجنة أيضاً الآراء المتباينة التي أعرب عنها فيما يتعلق بنهج وضع القواعد القياسية، وأوصت الجمعية العمومية بأن تحيط علماً بهذه الآراء وأن تكلف المجلس بمواصلة المناقشة بعد انتهاء لجنة حماية البيئة بالأعمال الفنية ذات الصلة.

٥٣- اتفقت اللجنة التنفيذية على أن تقدم إلى الجلسة العامة مشروع "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" (WP/57)، وفقاً لما تم تعديله خلال المناقشات، من أجل اعتماده:

البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسة العامة والتوحيد القياسي

٥٤- بدأت اللجنة التنفيذية نظرها في البند ١٦ من جدول الأعمال، الذي تم توثيقه في ورقتي عمل قدمها المجلس [رقم WP/55 و WP/58] وورقات ذات صلة قدمتها الدول والمنظمات الدولية.

٥٥- قدمت الأمينة العامة تقريراً موجزاً عن مشاركة الإيكاو في قمة الأمم المتحدة للعمل المناخي التي عقدها الأمين العام للأمم المتحدة في ٢٣/٩/٢٠١٩ في مقر الأمم المتحدة في نيويورك. وكان الهدف من مؤتمر القمة هو رفع المستوى العالمي للطموح وحفز جميع الدول وجميع القطاعات على اتخاذ إجراءات للتصدي لتغير المناخ. وركزت على ٩ مجالات مواضيعية تتعلق بتغير المناخ، مثل استراتيجية التخفيف، والتحول في مجال الطاقة، والقدرة على التكيف، وتمويل المناخ وتسعير الكربون، والشراكات بين القطاعات. وقد حضرت المنظمة مؤتمر قمة العمل المناخي كجزء من تعاونها مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى، بهدف الحفاظ على الدور القيادي للمنظمة في جميع القضايا المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ. وفي مناسبات مختلفة، سلطت الإيكاو الضوء على قرارات المنظمة وإنجازاتها الهامة في التصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، وعلى أهمية التحالفات والشراكات بين الدول الأعضاء في المنظمة وقطاع الطيران وأصحاب المصلحة الآخرين للتعبيل بتنفيذ التكنولوجيات والابتكارات الخضراء التي من شأنها أن تزيد من خفض انبعاثات الطيران على المدى الطويل.

٥٦- وبالإضافة إلى ذلك، أعربت الأمانة العامة عن تقديرها لجميع المشاركين في معرض الابتكار الذي أقامته المنظمة في مقرها في مونتريال يومي ٢٢ و٢٣/٩/٢٠١٩. وقد أثبت معرض الابتكار أنه فرصة ممتازة لعرض التكنولوجيات المبتكرة التي تحركها البيئة وحلول الطاقة المتجددة، والتي تعتبر عناصر هامة في استكشاف فرص خفض الانبعاثات على المدى الطويل للطيران الدولي. وأكدت الأمانة العامة أن مؤتمر قمة الأمم المتحدة المعني بالمناخ ومعرض الإيكاو للابتكار قد وقرا الأفكار للتأمل في الوقت الذي تمضي فيه الدول قدماً في عملها بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ.

الطيران الدولي وتغير المناخ

٥٧- ثم قدمت الأمانة العامة ورقة العمل رقم WP/55 التي قدم فيها المجلس تقريراً عن العمل الذي تضطلع به المنظمة فيما يخص الأنشطة المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، بما في ذلك التقدم المحرز بشأن سلة تدابير التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والتي تتعلق بتكنولوجيا الطائرات والقواعد القياسية في هذا الشأن والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة، علاوة على تحديث خطط عمل الدول لأنشطة التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وما يرتبط بها من مشروعات الإيكاو بالشراكة مع المنظمات الأخرى. كما قدمت الورقة تقريراً عن تعاون الإيكاو مع سائر منظمات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ. وسلطت الأمانة العامة الضوء على أن الإيكاو واصلت العمل بشكل وثيق مع الدول الأعضاء لدعم تطوير وتحديث خطط عملها، وأنه نتيجة لذلك قدمت ١١٦ دولة عضواً حتى الآن طوعاً خطط عملها إلى المنظمة.

٥٨- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/55 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تُقرّ بالشروط المقطوع في كل عنصر من عناصر سلة التدابير الرامية إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية؛
- (ب) أن تواصل دعم المنظمة في تنسيق وتيسير ورصد الإجراءات المتخذة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران وتقديم تقرير بالتقدم المحرز في هذا الصدد قبل موعد انعقاد الدورة التالية للجمعية العمومية؛
- (ج) أن تُقرّ بالتقدم المحرز في إطار مبادرة الإيكاو لخطط عمل الدول في مجال خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وأن تشجّع الدول التي لم تبادر بعد إلى وضع خطط عمل لنفسها على الاشتراك في تلك المبادرة في أقرب وقت ممكن، بدعم من الإيكاو؛
- (د) أن تطلب القيام بمزيد من العمل بشأن الجدوى من وضع هدف طموح عالمي على المدى الطويل، وذلك بناءً على ما جاء في الفقرة ٩ من قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-٢، لعرض ذلك على الدورة المقبلة للجمعية العمومية؛
- (هـ) أن تحت الإيكاو على التعاون مع سائر منظمات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، وتوفير المعلومات عن الأنشطة الحالية والقادمة، بما في ذلك ما يتعلق منها بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون وضمان زيادة الإيكاو في كافة المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

٥٩- أشار رئيس اللجنة بان اللجنة التنفيذية أقرت بالتقدم المحرز في كل عنصر من عناصر سلة التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي منذ انعقاد دورة الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين، ووافقت على ضرورة دعم المنظمة في تنسيق وتسهيل ورصد إجراءات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي والإبلاغ

عن التقدم المحرز بحلول الجمعية العمومية المقبلة. ووافقت اللجنة التنفيذية أيضا على أن الجمعية العمومية يمكنها تشجيع الإيكاو على مواصلة التعاون مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، وتوفير معلومات حول الأنشطة الحالية والمستقبلية، بما في ذلك بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وضمان ريادة الإيكاو في جميع المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي وتغير المناخ.

البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

٦٠- ثم قدمت الأمانة العامة ورقة العمل رقم WP/58 التي اقترح فيها المجلس تنقيح قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-٢: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" في ضوء التطورات التي طرأت منذ الجمعية العمومية الماضية حسبما ورد في ورقة العمل رقم WP/55. ودُعيت الجمعية العمومية إلى أن تعتمد قرار الجمعية العمومية المنقح المرفق بورقة العمل WP/58.

٦١- وقدم مندوب كوستاريكا نيابة عن مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) ورقة العمل رقم WP/80 Revision No. 1 ("تحديث خطة عمل أمريكا الوسطى لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي - CAAPER 2.0") وقد قدمت الخطة "CAAPER 2.0" المعلومات المحدثة عن العمليات الدولية والانبعاثات التي تنتج عن تلك الرحلات التي ينفذها المشغلون حائزو شهادات المشغل الجوي للدول الأعضاء في مؤسسة (COCESNA)، مع مراعاة ظروفها الخاصة وقدرات كل منها. وأكد مندوب كوستاريكا أن دولته، بصفتها متلقية إحدى جوائز "أبطال الأرض" لعام ٢٠١٩ التي يمنحها برنامج الأمم المتحدة للبيئة لالتزامها بمكافحة تغير المناخ، ستجلب قيمة مضافة لمناقشة الإيكاو للقضايا البيئية إذا تم انتخابها لعضوية المجلس خلال الجمعية العمومية الحالية.

٦٢- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/80, Revision No. 1 إلى القيام بما يلي:

- (أ) درس المعلومات المذكورة بشأن التقدم المحرز لغاية الآن؛
- (ب) النظر في دراسة الخبرة المستقاة من مؤسسة (COCESNA) في إعداد خطط العمل باستخدام التحالفات الاستراتيجية بين الدول؛
- (ج) الطلب من الإيكاو تقديم المساعدة الفنية والارشاد للحصول على الدعم المالي للتنفيذ التدريجي لمجموعة التدابير المنتقاة لأمريكا الوسطى.

٦٣- وقدم مندوب فرنسا ورقة العمل رقم WP/102 ("منظورات بشأن الطيران المستدام") المقدمة من فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني. وأشار إلى أن الدول الأوروبية ترغب في توجيه رسالة أمل إلى المجتمع الدولي، لا سيما في ضوء مسيرة إضراب المناخ الشبابية التي جرت في مونتريال وفي مدن أخرى حول العالم في ٢٧/٩/٢٠١٩. وشددت الورقة على أن الدول الأوروبية تؤيد بقوة سلة تدابير الإيكاو الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي، بما في ذلك خطة "كورسيا"، وأقرت بالإنجازات التي تحققت بالفعل. وشددت كذلك على ضرورة أن يكون لخطة كورسيا أساس متين لأنها المسار الرئيسي للعمل على خفض هذه الانبعاثات في الأجل القصير، وشددت على أنه من الأهمية بمكان أن تنفذ جميع الدول والمناطق هذه الانبعاثات بفعالية وأن تشارك في الاحتياجات التعويضية للكربون من المرحلة التجريبية (٢٠٢١-٢٠٢٣) لتحقيق هدف الإيكاو الطموح العالمي المتوسط الأجل المتمثل في تحقيق نمو محايد من حيث الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠.

٦٤- تقرُّ الدول التي تقدم هذه الورقة بدور الإيكاو الرائد في الترويج لوقود الطيران المستدام والتقدم الكبير الذي أحرز في هذا الشأن حتى الآن، وخاصة في مجال إعداد معايير عالمية لاستخدام هذا الوقود والتدليل على سلامة استخدامه وجدواه التقنية. وفي نفس الوقت، تشدد الورقة على ثمة تحديات كبيرة متبقية بشأن تحويل وقود الطيران المستدام إلى واقع تشغيلي بالنسبة للطيران، واقتُرحت العمليات المتعلقة بذلك. تشدد الدول على أهمية التصدي لتأثير الطيران الدولي على تغير المناخ وفق منظور طموح وطويل الأجل وتناشد الإيكاو الموافقة على هدف طويل الأجل خاص بالطيران الدولي، يتسق مع هدف درجة حرارة ١,٥ مئوية المنصوص عليها في اتفاق باريس، وذلك قبل الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

٦٥- وفي ختام عرضه، أشار مندوب فرنسا إلى أن الدول الأوروبية تؤيد "البيان الموحد عن سياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" الملحق بورقة العمل رقم WP/58، واقتُرحت تقوية النص المتعلق بالوقود والطيران المستدام بالهدف الطموح العالمي الطويل الأجل للطيران الدولي. وأكد المندوب أن الدول الأوروبية على استعداد للعمل مع دول أخرى في هذا الصدد.

٦٦- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/102 إلى القيام بما يلي:

- (أ) دعم إعداد مجموعة كبيرة من تدابير السياسات العامة في إطار سلة التدابير التابعة للإيكاو من أجل دعم الدول بسبل عملية للتصدي تصدياً فعالاً للتأثيرات المناخية الناجمة عن قطاع الطيران؛
- (ب) أن تطلب من الدول الأعضاء الاستناد إلى أعمال الإيكاو بواسطة اتخاذ إجراء لضمان تنفيذ خطة "كورسيا" تنفيذاً شاملاً، في وقت مبكر وفي العالم أجمع، وذلك بواسطة تطبيق السياسات الوطنية اللازمة والأطر التنظيمية الواجب إنشاؤها من أجل الامتثال لخطة "كورسيا" وإنفاذها؛
- (ج) الإحاطة علماً بالتحديات المتبقية في مجال تحويل أنواع وقود الطيران المستدام إلى واقع من الناحية التشغيلية ودعوة الإيكاو والدول إلى استحداث تدابير أكثر طموحاً من أجل دعم استعمالها انساقاً مع رؤية الإيكاو الخاصة بأنواع وقود الطيران المستدام لعام ٢٠٥٠؛
- (د) دعم الأعمال الخاصة بهدف تخفيض الانبعاثات في الأجل الطويل فيما يتعلق بالطيران الدولي، وذلك في ضوء التقارير والتطورات الأخيرة وعلى سبيل المثال ضمن الجمعية العامة للأمم المتحدة (UNGA) والهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) وبالإستناد إلى التعهدات التي قدمها قطاع الطيران وإلى الإمكانيات التقنية؛
- (هـ) الإحاطة علماً بتعهد أوروبا ببناء القدرات الخاصة بحماية البيئة من أجل مبادرة الإيكاو بعدم ترك أي بلد وراء الركب.

٦٧- وقدم مندوب نيجيريا بالنيابة عن الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) البالغ عددها ٥٤ دولة، ورقة العمل رقم WP/176 ("تقديم المساعدة في إعداد وتنفيذ الخطط الوطنية للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن أنشطة الطيران الدولي والنهج المستقبلي"). وسلطت الورقة الضوء على دور الإيكاو في مساعدة دول معينة في إطار نموذج تعاون ناجح قد يناسب الدول الأعضاء الأخرى، لا سيما الدول النامية. وشددت على أنه حتى ٢٠١٩/٧/٣١، كانت ٢٥ دولة عضواً من أفريقيا (٤٥,٤ في المائة) قد عرضت على الإيكاو خططها الوطنية للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ومن مجموع هذه الدول، تمكنت ١٢ دولة من أصل ٢٥ دولة من تقديم خطط عمل قوية نتيجة لمشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي. وشددت ورقة العمل على ضرورة تشجيع الدول الأعضاء والإيكاو والمنظمات الدولية

والشركاء الإنمائيين على مواصلة دعم وتوطيد بناء القدرات في مجال خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والبناء على التجربة الناجحة المعروضة أعلاه. ولتحقيق ذلك، يتعين توفير الموارد المالية وتقديم الدعم الفني وتيسير النقل التكنولوجي والتعاون بين الإيكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني في إعداد وتنفيذ برامج لأفريقيا.

٦٨- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/102 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل؛
- (ب) تشجيع الدول الأعضاء والإيكاو على دعم الدول في إعداد وتحديث خطط العمل الوطنية للتخفيف من انبعاثات الكربون وتنفيذ الإجراءات المحددة؛
- (ج) تشجيع الدول الأعضاء والإيكاو والمنظمات الإقليمية والدولية على تعزيز ودعم مبادرات تمويل برامج حماية البيئة ووضع برامج دائمة لمساعدة وبناء قدرات الدول الأعضاء في إطار من التنسيق الوثيق مع قسم البيئة في الإيكاو؛
- (د) توجيه الأمانة العامة إلى دعم وتعزيز بناء القدرات في مجال خفض انبعاثات الكربون والبناء على التجارب الناجحة وتقديم الدعم الفني وتيسير النقل التكنولوجي؛
- (هـ) توجيه الأمانة العامة إلى التعاون مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني في إعداد وتنفيذ برامج للدول الأفريقية الأعضاء.

٦٩- وقدم مندوب غواتيمالا ورقة العمل رقم WP/411 ("مساهمات إقليم أمريكا اللاتينية في مسائل تغير المناخ وتنفيذ خطة كورسيا") التي شاركت في رعايتها الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC). وأبرزت الورقة ما تقوم به الدول الأعضاء في اللجنة من فعالية في التصدي لتغير المناخ من خلال وضع وتنفيذ خطط عمل للدولة بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، تستند إلى سلة كاملة من التدابير، بما في ذلك تجديد الأسطول، والمشاركة النشطة في تصميم وتنفيذ خطة "كورسيا".

٧٠- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/411 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الأخذ علماً بالمعلومات المقدّمة؛
- (ب) الأخذ في الحسبان مساهمة دول أمريكا اللاتينية في مسائل تغير المناخ وتنفيذ خطة كورسيا؛
- (ج) الطلب من الإيكاو أن تواصل بناء وتعزيز قدرات الدول من خلال عقد الندوات والحلقات بشأن تغير المناخ وتنفيذ خطة كورسيا؛
- (د) والطلب من الإيكاو أن تواصل الترويج للإجراءات الملموسة لتيسير الوصول إلى التمويل ونقل التكنولوجيا إلى الدول النامية.

٧١- قدم مندوب كينيا ورقة العمل رقم WP/266 ("التطورات الأخيرة في مجال جمع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي ورصدها والإبلاغ عنها") التي أشارت إلى تقاسم تجربة كينيا والتقدم المحرز في جمع البيانات المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن عمليات الطيران الدولي ورصدها والإبلاغ عنها، وهذه التطورات جزء من مجموعة من المبادرات التي اتخذتها كينيا لتحديث وتعزيز خطة العمل الطوعية الخاصة بها للتخفيف من حدة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن قطاع الطيران، والتي قدّمت إلى الإيكاو في ديسمبر ٢٠١٥. وشددت الورقة على أنه ضمن مشروع المساعدة المقدم من الإيكاو والاتحاد الأوروبي تم وضع نظام مركب على الأرض للطاقة الشمسية الكهروضوئية بقدرة ٥٠٧ كيلو واط ووحدة طاقة

أرضية كهربائية ووحدة للتكييف المسبق للهواء في مطار موي الدولي بمومباسا، والذي كان من المتوقع أن ينتج ٨٢٠ ٠٠٠ كيلو واط- ساعة بالسنة ويعوض عن ١ ٣٠٠ طن من ثاني أكسيد الكربون كل سنة. وأكدت الورقة على مشاركة كينيا في مشروع تنفيذ ضيق النطاق تابع لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة "كورسيا") بقيادة الحكومة الألمانية والإيكاو لاختبار أحكام نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة "كورسيا"). وقررت كينيا أن تشارك طوعاً في خطة "كورسيا"، وتم وزع نشرة معلومات الطيران على جميع شركات الطيران الوطنية، طلب فيها تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة "كورسيا")، وذلك من ٢٠١٩/١/١ من خلال إعداد وتقديم خطط رصد الانبعاثات الخاصة بها. وكان مشروع لوائح الطيران المدني الوطنية بشأن كورسيا في المرحلة النهائية من مراحل الاعتماد.

٧٢- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/266 إلى القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المقدّمة؛
- ب) دعم الدول في تنفيذ استراتيجية فعالة ومستدامة لرصد البيانات والإبلاغ عنها والتحقق منها؛
- ج) دعم وتعزيز بناء القدرات بشأن الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بالاستفادة من التجربة الناجحة لمشروع المساعدة المستمرة، وزيادة تيسير حصول الدول على الموارد المالية والدعم الفني ونقل التكنولوجيا؛
- د) دعم وتشجيع الدول الأعضاء على المشاركة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي ("كورسيا")؛
- هـ) وتشجيع الدول الأعضاء على إقامة شراكات بشأن المسائل المتصلة بتغير المناخ وتعزيز التعاون وتبادل المعرفة على المستويين الإقليمي والعالمي.

٧٣- قدم مندوب المكسيك ورقة العمل رقم WP/169 ("الطيران الدولي وتغير المناخ") التي أعربت فيها دولته عن دعمها الكامل للتقدم المحرز خلال فترة السنوات الثلاث الماضية في كل عنصر من عناصر سلة تدابير الإيكاو المتعلقة بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/269 إلى القيام بما يلي:

- أ) حث الإيكاو والدول الأعضاء على إحراز المزيد من التقدم في جميع عناصر سلة تدابير الإيكاو في فترة السنوات الثلاث المقبلة؛
- ب) الطلب من الإيكاو القيام بعقد حلقات دراسية سنوية للتقييم من أجل تعزيز التنمية العالمية لأنواع وقود الطيران المستدامة ودعم التقدير الكمي لرؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠؛
- ج) الطلب من الإيكاو توفير منتدى لتشجيع وتعزيز التكنولوجيات المبتكرة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون مثل الطائرات الكهربائية والهجينة، حيث يشكل ذلك عنصراً أساسياً لاستكشاف الفرص لخفض الانبعاثات على المدى البعيد في قطاع الطيران الدولي؛
- د) حث الإيكاو على مواصلة تقديم المساعدة وبناء القدرات من أجل وضع خطط عمل حكومية وتبنيها، مما يعبر عن الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي ويعرّف بها؛
- هـ) وتشجيع الإيكاو على التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى للحفاظ على الدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ.

٧٤- قدمت مندوبة الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل رقم WP/323 ("المساعدة وبناء القدرات للحد من انبعاثات الطيران الدولي من ثاني أكسيد الكربون") التي سلطت الضوء على دور الإيكاو في مساعدة الدول، في إطار نموذج ناجح للتعاون يمكن تكييفه لمواءمة احتياجات الدول الأعضاء الأخرى، ولا سيما البلدان النامية. وقد أبرز مشروع بناء القدرات المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، الذي شاركت فيه الجمهورية الدومينيكية، إلى جانب برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية فضلاً عن مشروع المساعدة وبناء القدرات والتدريب لأغراض خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران (ACT-CORSIA)، في جملة أمور، أهمية برامج المساعدة فيما يتصل بتحقيق الأهداف والغايات الخاصة بحماية البيئة على الصعيد العالمي. غير أن برامج المساعدة هذه التي أدارها فرع البيئة وإدارة التعاون الفني برامج مؤقتة وغير متاحة لجميع الدول. وبناء عليه، فإن هذه الورقة شددت على أهمية استحداث برنامج دائم للمساعدة وبناء القدرات لأغراض حماية البيئة.

٧٥- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/323 إلى القيام بما يلي:

- أ) تطلب إلى المجلس تخصيص موارد تحديداً لبناء القدرات في مجال البيئة (المساعدة للدول)؛
- ب) تطلب إلى المجلس أن يواصل تقديم الدعم للدول الأعضاء من خلال تعميم المعلومات المهمة والمواد الإرشادية وتوفير المساعدة الفنية؛
- ج) تطلب إلى المجلس أن يستحدث، ضمن الميزانية العادية للإيكاو، برنامجاً/مشروعاً وهيكلًا تنظيمياً محددين لتقديم المساعدة وبناء القدرات في مجال البيئة دعماً للدول الأعضاء ولاسيما البلدان النامية؛
- د) تطلب إلى المجلس مواصلة مهمة إقامة التحالفات مع الدول والمنظمات الدولية الأخرى من أجل تلبية احتياجات الدول الأعضاء من حيث المساعدة بما في ذلك الوصول إلى الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات لأغراض الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي.

٧٦- ثم قدمت مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل رقم WP/413 ("تحليل إنجاز هدف إقامة مطارات مستدامة في الدول الجزرية")، التي لخصت التقدم الذي أحرزته دولتها فيما يتعلق بتخفيف غازات الدفيئة وصياغة وتحديث خطة عملها الوطنية بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وشددت الورقة على التقدم الذي أحرزته المطارات الدولية في الجمهورية الدومينيكية بين عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٩، بما في ذلك الاعتماد بموجب برنامج اعتماد الكربون في المطارات. كما أبرزت أن نجاح الخطوات الإيجابية التي اتخذتها الجمهورية الدومينيكية للتخفيف من آثار تغير المناخ دليل واضح على التزامها بتحقيق الهدف الاستراتيجي للإيكاو المتعلق بحماية البيئة، وينعكس في الطيران الأخضر، الذي يمكن من خلاله تحقيق هدف النمو المحايد للكربون في مباني المطار.

٧٧- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/413 إلى القيام بما يلي:

- أ) حثّ الإيكاو على مواصلة إجراء دراسات الجدوى المفصلة بشأن تقييم الأهداف المقترحة، وأثرها على النظام، وتأثيرها على النمو والتكاليف في جميع البلدان، ولا سيما البلدان الجزرية النامية؛
- ب) حثّ الدول على الترويج لإنشاء مطارات مستدامة بين مشغلي مطاراتها من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

٧٨- وقدم المراقب من فريق العمل المعني بالنقل الجوي (ATAG) ("وجهات نظر الصناعة بشأن مجموعة من التدابير والهدف طويل الأجل") المقدم 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) بتنسيق من فريق العمل المعني بالنقل الجوي (ATAG). وأشارت الورقة إلى الأهداف العالمية الثلاثة التي حددتها صناعة الطيران المدني في عام ٢٠٠٩ لمعالجة أثرها على المناخ وهي: تحسين الكفاءة على الأجل القصير بنسبة ١,٥ في المائة سنوياً؛ وهدف على الأجل المتوسط للحد من صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال النمو الخالي من الكربون من عام ٢٠٢٠؛ وهدف طويل الأجل لخفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥. وفي حين أقرت الورقة بأن التركيز ينصب حالياً على ضمان نجاح خطة كورسيا وأن العمل المتصل بالخطة ملّح، أكدت أن الصناعة تحتاج أيضاً إلى يقين طويل الأجل وهدف مناخي طويل الأجل، تدعمه سياسات حكومية، لترسيخ العمل المناخي. وأكد المراقب أن الوقت قد حان لكي تعمل الحكومات التي تجتمع في منظمة الطيران المدني الدولي جنباً إلى جنب مع الشركاء في الصناعة والمجتمع المدني على تحقيق هدف شامل طويل الأجل لقطاع النقل الجوي، وشدد على أن الصناعة مستعدة بصورة جماعية للقيام بدورها في المناقشات التقنية التي يمكن أن ترشد هذا الهدف.

٧٩- أبرز المراقب من فريق العمل المعني بالنقل الجوي (ATAG) أنه خلال قمة الأمم المتحدة للعمل المناخي (نيويورك، ٢٣/٩/٢٠١٩)، تم الاستماع إلى التعهد والتزام بالعمل المناخي الصلب من دول في جميع أنحاء العالم ذات مستوى ملهم من صناعات أشكال الدعم الشاملة في كل مكان. وعلاوة على ذلك، في مسيرة إضراب المناخ (مونتريال، ٢٧/٩/٢٠١٩)، سمعت أصوات الشباب وهم يعلنون أنهم سيتحملون المسؤولية إذا لم يفعل الكبار ذلك. وأشار إلى أن الصناعة استلهمت من أصواتهم ومن خبرتها التقنية الخاصة. وقال إن تغير المناخ مسألة تتطوي على تحديات خاصة، وهي مسألة مستعدة للصناعة لمعالجتها، وأعرب عن أمله في أن تنضم الإيكوا إلى الصناعة في حل هذه المسألة باعتماد هدف مناخي شامل طويل الأجل للطيران المدني الدولي.

٨٠- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/194 إلى القيام بما يلي:

- أ) الاعتراف بالجهود التي بذلتها الصناعة في تجاوز هدفها على المدى القصير للعمل من أجل المناخ لتحسين كفاءتها السنوية للوقود بمعدل ١,٥٪ سنوياً؛
- ب) الاعتراف بالتزام الصناعة بالسعي لتحقيق نمو خالٍ من الكربون من عام ٢٠٢٠ من خلال مجموعة من تدابير خفض الانبعاثات التي تدعمها خطة كورسيا؛
- ج) الطلب من المجلس أن يضع، بدعم وتعاون كاملين من الصناعة، هدفاً مناخياً طويل الأجل للطيران المدني الدولي لاعتماده في دورة الجمعية العمومية للإيكوا والحادية والأربعين.

٨١- وقدم المراقب من المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) ورقة العمل رقم WP/273 ("أنشطة طيران الأعمال حول استخدام أنواع وقود الطيران") التي أوجزت جهود المجلس الدولي لبيان وإبلاغ صناعة الطيران التجارية بأن وقود الطيران المستدام (SAF) يمكن وينبغي استخدامه لمساعدة الصناعة على تحقيق هدفها الطويل الأجل المتمثل في خفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنةً بالمستويات المسجلة في عام ٢٠٠٥. وشددت الورقة على الاهتمام والحماس المتزايد داخل الصناعة تجاه استخدام وقود الطيران المستدام.

٨٢- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/273 إلى القيام بما يلي:

- أ) إدراك ودعم الجهود المبذولة من جانب قطاع طيران الأعمال لزيادة الوعي بوقود الطيران المستدام (SAF) ولتشجيع زيادة الإنتاج واستخدام وقود الطيران المستدام على نطاق أوسع؛

ب) مطالبة منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء بتسهيل وتنفيذ السياسات الملائمة، بما في ذلك الحوافز، لتشجيع (١) إنتاج ودمج وقود الطيران المستدام بكميات أكبر و(٢) استهلاك مشغلي الطائرات لوقود الطيران المستدام (SAF) من أجل طيران الأعمال لتحقيق تقدم كبير وملحوس نحو الهدف المرجو طويل الأجل المتمثل في خفض انبعاثات الكربون.

٨٣- لوحظ أنه تم تقديم ورقات المعلومات الإحدى عشرة التالية: ورقة المعلومات رقم WP/81 بعنوان: [Green paper of the Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA)] المقدمة من الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) وورقة المعلومات رقم WP/274 بعنوان: Importancia para los estados integrar desde la planificación estratégica la protección al medio ambiente المقدمة من الجمهورية الدومينيكية؛ وورقة المعلومات رقم WP/510 ("برنامج حماية البيئة في إندونيسيا") المقدمة من إندونيسيا؛ وورقة المعلومات رقم WP/525 ("خطط التكيف في المطارات اليابانية ضد تغير المناخ") المقدمة من اليابان؛ وورقة المعلومات رقم WP/526 ["تحويل الطاقة إلى سائل (PTL): أنواع وقود الطيران المستدام"]، المقدمة من ألمانيا؛ وورقة المعلومات رقم WP/531 ("جهود الولايات المتحدة لمعالجة تأثير الطيران على المناخ") المقدمة من الولايات المتحدة؛ وورقة المعلومات رقم WP/605 ("البيان المشترك لوزارة النقل في الاتحاد الروسي وإدارة الطيران المدني في الصين بشأن إنشاء آلية عالمية منصفة وفعالة للطيران الدولي وتغير المناخ") المقدمة من الاتحاد الروسي والصين؛ وورقة المعلومات رقم WP/277 ("تحديد هدف طويل الأجل لتغير المناخ للطيران الدولي")؛ وورقة المعلومات رقم WP/560، التتقيح رقم ١ ("انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران التجاري، ٢٠١٨") وورقة المعلومات رقم WP/561 ("التخطيط لبلوغ تأثير صفري على المناخ" لمسار الطيران الدولي نحو عام ٢٠٥٠: كيف يمكن للحكومات وصناعة الطيران أن تتقدم في ظل حالة الطوارئ المناخية من أجل مستقبل طيران مستدام") المقدمة من ICSA؛ وورقة المعلومات رقم WP/354 (مساهمة المطارات في حماية البيئة) المقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI).

المناقشة

٨٤- في تلخيص العروض، لاحظ رئيس اللجنة التنفيذية أن عدداً من الأوراق (WP/80, Revision No. 1 و WP/102 و WP/176 و WP/266 و WP/269 و WP/323 و WP/411 و WP/413) تدعم عمل المنظمة بشأن خطط عمل الدولة ومبادرات بناء القدرات والمساعدة. وبناء على تقارب وجهات النظر بينها، أوصى باتخاذ الإجراءات التالية: أن تقر اللجنة التنفيذية بالتقدم المحرز في إطار مبادرة خطط العمل الوطنية التي تقوم بها المنظمة وأن توافق على أن تواصل الأمانة العامة للإيكاو تعزيز الأنشطة في مجال بناء القدرات والمساعدة من أجل إعداد وتنفيذ خطط العمل الوطنية للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، بما في ذلك: تنظيم الحلقات الدراسية والتدريب؛ وتسهيل الوصول إلى الموارد المالية والخبراء؛ وإجراء دراسات جديوى إضافية، لا سيما في الدول النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية. ووافقت اللجنة التنفيذية أيضاً على أنه ينبغي تشجيع المزيد من الشراكات بين الدول لمساعدة تلك التي لم تقم بعد بإعداد خطط عمل وطنية أو تحسينها، بما في ذلك من خلال برنامج الأصدقاء لخطط العمل الوطنية التابع للإيكاو. كما تحيط اللجنة التنفيذية علماً بالمقترحات المقدمة من بعض الدول الأعضاء بأنه ينبغي توفير موارد إضافية لوضع خطط عمل للدول للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتج عن الطيران، ولدراسات الجدوى ولتنفيذ تدابير التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وذلك مثلاً من خلال إقامة شراكات إضافية بين الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية، ومن خلال إنشاء برنامج دائم للمساعدة وبناء القدرات داخل فرع البيئة لإدارة النقل الجوي في المنظمة.

٨٥- لاحظ رئيس اللجنة أن هناك أيضا عدة ورقات تدعم "رؤية المنظمة لعام ٢٠٥٠ بشأن" وقود الطيران المستدام" وما يتصل بذلك من عملية مستدامة لتقييم وقود الطيران (WP/102 و WP/269 و WP/273 و WP/411)، وأوصى الرئيس كذلك باتخاذ الإجراءات التالية استناداً إلى تقارب وجهات النظر: تلاحظ اللجنة التنفيذية أنه لا تزال هناك عدة تحديات فيما يتعلق بنشر وقود الطيران المستدام على نطاق تجاري، وينبغي للدول الأعضاء أن تعتمد تدابير أكثر طموحاً لدعم رؤية منظمة الطيران المدني الدولي لعام ٢٠٥٠ بشأن وقود الطيران المستدام، بما في ذلك تنظيم حلقات دراسية سنوية لتقييم الوضع. وينبغي أن تيسر الإيكاو إنشاء لبنات بناء هامة من أجل تحديد رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ من حيث كمية تلك الأنواع من الوقود، على النحو الذي طلبه مؤتمر الإيكاو المعني بالطيران والوقود البديل (CAAF/2) في عام ٢٠١٧، وتنظيم حلقات دراسية سنوية مستدامة لتقييم استخدام وقود الطيران.

٨٦- أشار الرئيس إلى أن مسألة تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي قد أثرت أيضاً في بعض ورقات العمل (WP/55 و WP/102 و WP/194 و WP/227 و WP/269 و WP/562)، وأوصى باتخاذ الإجراء التالي: أن تلاحظ اللجنة التنفيذية أن المجلس في الفقرة (د) من الإجراء الوارد في ورقة العمل WP/55 طلب من الجمعية العمومية مواصلة العمل على إمكانية تقديم هدف عالمي طموح طويل الأجل، على النحو المطلوب في الفقرة ٩ من منطوق القرار ٣٩-٢ خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية. وأن تلاحظ اللجنة التنفيذية أيضاً تقارب وجهات النظر بين الدول على أنه ينبغي إعطاء الأولوية للعمل على هدف طموح عالمي طويل الأجل بحلول الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، مع الاعتراف ببعض الاختلافات في وجهات النظر فيما يتعلق بالنهج الخاصة بكيفية وضع مثل هذا الهدف الطموح طويل الأجل. (نهج يتجه إما من أعلى إلى أسفل أو من أسفل إلى أعلى). واستدكرت اللجنة التنفيذية عقد الأمين العام للأمم المتحدة قمة المناخ للأمم المتحدة من أجل رفع مستوى الطموح لاتخاذ إجراءات بشأن المناخ من جانب جميع البلدان وجميع القطاعات، وأن الإيكاو قد شاركت في تسليط الضوء على أهمية التحالفات والشراكات لتسريع تنفيذ التكنولوجيات الخضراء والابتكارات التي من شأنها أن تواصل التقليل من الانبعاثات الناتجة عن الطيران على المدى الطويل. ودُكرت اللجنة التنفيذية بأن معرض الإيكاو للابتكار الذي أقيم في مونتريال في ٢٢/٩/٢٠١٩ قد عرض التكنولوجيات المبتكرة المستمدة من البيئة وحلول الطاقة المتجددة، والتي تعد مكونات مهمة لاستكشاف فرص خفض الانبعاثات على المدى الطويل لقطاع الطيران الدولي.

٨٧- ثم فتح الرئيس باب المناقشة بشأن الهدف الطموح العالمي طويل الأجل للطيران الدولي، في جملة أمور.

٨٨- لاحظ مندوب الولايات المتحدة أنه على الرغم من أن دولته مؤيدة قوية لأنواع الوقود البديلة المستدامة في مجال الطيران وعملت على ذلك لسنوات عديدة، فإن لديها شواغل بشأن مطالبة الجمعية الدول الأعضاء باتخاذ إجراءات أكثر طموحاً من أجل دعم رؤية منظمة الطيران المدني الدولي لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام إذ أنها على مستويات مختلفة من التنمية، وأن لديها قدرات وظروف وطنية مختلفة. وإذ أشار إلى أن الصياغة المتعلقة بتحديد كميات وقود الطيران المستدام الذي سيستخدم بحلول عام ٢٠٥٠ قد تم التفاوض بشأنها بعناية خلال المؤتمر الثاني للإيكاو المعني بالطيران والوقود البديل (CAAF/2) (مكسيكو سيتي، ١٣-١١ أكتوبر ٢٠١٧)، أكد أنه على الرغم من أن الولايات المتحدة لم تؤيد مثل هذا التحديد الكمي في هذا الوقت، إلا أنها أوصت بالإبقاء على النص ذي الصلة لمشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ على النحو المعروض في الورقة WP/58.

٨٩- وإذ أشير إلى أن الإعلانات الرئيسية التي صدرت عن الحكومات وقادة القطاع الخاص خلال مؤتمر قمة الأمم المتحدة للعمل المناخي في مدينة نيويورك، وكذلك البيانات التي أدلى بها الشباب خلال مسيرة الإضراب لمكافحة تغير المناخ في مونتريال، عززت زخم العمل المناخي، أعرب مندوب النرويج عن دعمه لورقة العمل WP/194 (ACI و CANSO و IATA)

و IBAC و ICCAIA والمنسقة من ATAG)، ولا سيما طلب أن يضع المجلس، بدعم وتعاون كاملين من الصناعة، هدفاً مناخياً طويل الأجل للطيران المدني الدولي لاعتماده في الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو. وفي حثها منظمة الطيران المدني الدولي على بدء تلك العملية، أكدت النرويج أن من الممكن تحقيق هدف أكثر طموحاً لخفض الانبعاثات من الطيران الدولي استناداً إلى مجموعة كاملة من عناصر سلة التدابير التي اتخذتها منظمة الطيران المدني الدولي. ورحبت النرويج بالسياسات والحوافز التي من شأنها أن تخلق سوقاً لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وقررت إدخال سقف الحصص بدءاً من ٠,٥ في المائة من أنواع SAF في مجال الطيران اعتباراً من عام ٢٠٢٠، مع التطلع إلى زيادة هذه النسبة إلى ٣٠ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠. ورأت النرويج أن استخدام الطائرات الكهربائية والهجينة في السفر الإقليمي يبدو هدفاً واقعياً في المستقبل القريب وهو مناسب تماماً للأسواق النرويجية وغيرها من الأسواق التي لديها حصة كبيرة من السفر الإقليمي.

٩٠- ورحب مندوب الدانمرك بالتغييرات المقترحة على قرار الجمعية ٣٩-٢ على النحو المبين في النص المنقح الملحق بالورقة WP/58. وأشار إلى أن قطاع الطيران قد أثبت بالفعل طموحه بالتزامه بخفض الانبعاثات لعام ٢٠٥٠، وكرر الرأي الذي أعربت عنه الدول الأوروبية في WP/102 بأن الوقت قد حان للبدء في وضع هدف مناخي طويل الأجل للطيران الدولي الذي سيعتمد على نجاح CORSIA ويتخطاه في مرحلة تالية، بالإضافة إلى الاعتماد على هدف عالمي متوسط الأجل لنمو محايد للكربون لعام ٢٠٢٠. ودعا مندوب الدانمرك جميع الدول إلى العمل مع الدانمرك والدول الأوروبية الأخرى للاتفاق على برنامج عمل لتيسير اتخاذ قرار بشأن هذا الهدف الطويل الأجل في أقرب وقت ممكن وقبل الجمعية المقبلة في عام ٢٠٢٢.

٩١- شددت مندوبة ألمانيا على أنه في ضوء التقارير والتطورات الأخيرة في المحافل الأخرى، مثل الجمعية العامة للأمم المتحدة والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، ومنظمة الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، والمنظمة البحرية الدولية، فإن دولتها تؤيد أيضاً العمل على تحقيق هدف طويل الأجل لخفض الانبعاثات بالنسبة للطيران الدولي. وأبرزت أن ألمانيا تعتبر أن أنواع الوقود SAF تشكل دعامة هامة لسلة التدابير التي تتخذها المنظمة والتي يمكن أن تسهم في خفض الانبعاثات المطلقة في قطاع الطيران، لا سيما من خلال استخدام الوقود الاصطناعي المنتج من الطاقة المتجددة الإضافية. واسترعت مندوبة ألمانيا الانتباه إلى ورقة المعلومات WP/526، التي قدمت فيها دولتها لمحة عامة عن مفهوم "من الطاقة إلى السوائل" المتمثل في إنتاج وقود الطيران المستدام باستخدام كهرباء متجددة إضافية.

٩٢- وفي معرض الإعراب عن التأييد لورقات العمل WP/194 (ACI و CANSO و IATA و IBAC و ICCAIA وبتنسيق من ATAG)، لاحظ مندوب جمهورية كوريا أن قطاع الطيران الدولي قد أثبت نفسه كقطاع الرائد في الاستجابة لتغير المناخ من خلال تنفيذ خطة CORSIA، وأكد أنه من المستحسن للغاية مواصلة هذا الجهد. غير أنه حذر من أنه إذا تجاوز قطاع الطيران الدولي القطاعات الأخرى وأصبح متقلاً بالأعباء، فمن المرجح أن يتأثر عن ذلك أثر سلبي على الاقتصاد العالمي وليس فقط على قطاع الطيران.

٩٣- وفيما يتعلق بالفقرة (د) من الإجراء WP/55 (المجلس)، أعرب مندوب الاتحاد الروسي عن شكه في ضرورة وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل. وأكد على ضرورة أن تكون عملية، وأن تحقق أولاً الأهداف المناخية التي حددتها الإيكاو في وقت سابق، مؤكداً أن الطريق إلى الأمام سيصبح أكثر وضوحاً في هذه العملية. وإذ نوه مندوب الاتحاد الروسي بأن الاتحاد والصين والهند قد قدمت إلى الأمانة العامة التغييرات المقترحة بصورة مشتركة على مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ الملحق بالورقة WP/58، فقد أبرز أن أحد التغييرات المقترحة هي نقل المرفق الذي يتضمن المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ تدابير السوق للطيران الدولي إلى مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن كورسيا الملحق بالورقة WP/59.

٩٤- أعرب مندوب الكاميرون عن دعمه للورقة WP/176 (الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني) والورقة WP/55 (المجلس)، وذكر بأن دولته كانت من بين أول الدول التي قدمت طوعاً خطة عملها الوطنية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى المنظمة. وفي معرض إبرازه أن الكاميرون كانت إحدى الدول الأفريقية التي استقادت من مشروع المساعدة الذي تقوم به الإيكاو والاتحاد الأوروبي، أشار إلى أنه تم تركيب نظام أرضي يعمل بالطاقة الشمسية الكهروضوئية بقوة ٥٠٧ كيلو واط ووحدة طاقة أرضية كهربائية ووحدة جوية مسبقة في مطار دونانا الدولي. وفي معرض الإعراب أيضاً عن تأييده للوثيقة WP/266 (كينيا) وورقة العمل WP/59 (المجلس)، شدد مندوب الكاميرون على ضرورة أن تقدم المنظمة مساعدة إضافية، لا سيما للدول النامية، فيما يتعلق بتدريب هيئات التحقق المحتملة على كيفية التحقق من تقارير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في إطار خطة كورسيا واعتمادها.

٩٥- أعرب مندوب الصين، وهو يشارك مندوب الاتحاد الروسي في الآراء التي أدلى بها، عن ضرورة وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي. وأكد أن الأهداف الحالية الواردة في الفقرة ٤ من قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢ طموحة بما فيه الكفاية، لاسيما تحقيق متوسط سنوي عالمي لتحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة حتى عام ٢٠٢٠ ومعدل عالمي طموح لتحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً في الفترة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٥٠، محسوباً على أساس حجم الوقود المستخدم لكل طن من الكيلومترات. وشدد مندوب الصين على أنه إذا كانت بعض الدول تعتقد أن هناك حاجة إلى وضع هدف طموح جديد طويل الأجل، فيمكنها أن تفعل ذلك على أساس طوعي. وينبغي ألا تجبر دول أخرى على قبول هذا الهدف الطموح طويل الأجل. وأشار إلى أن الإيكاو منظمة دولية تمثل الدول الأعضاء فيها وتخدمها، وشدد على أنه ينبغي لها بالتالي أن تستمع إلى الشواغل التي أعربت عنها الدول الأعضاء فيها وألا تتسرع في اتخاذ قرار وألا تضحي بمصالح الدول النامية. وأكد مندوب الصين أن دولته ودولاً نامية أخرى لديها القدرة على النمو بوتيرة أسرع. غير أنه قال إن الهدف الطموح العالمي طويل الأجل للطيران الدولي سيؤثر سلباً على حقها في تطوير صناعات الطيران الخاصة بكل منها. وعلاوة على ذلك، فإنه سيؤثر على التنمية المستدامة للموارد الأخرى (مثل المياه والأرض، وما إلى ذلك). وشدد مندوب الصين على ضرورة إجراء مزيد من الدراسات، وأشار إلى أن الجمعية ربما يمكنها البدء في مناقشة مسألة هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٣٧.

٩٦- أثنى مندوب زيمبابوي على منظمة الطيران المدني الدولي وشركاء التنمية لما قدموه من مساعدة في صياغة وتنفيذ خطط العمل الوطنية بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وأعرب عن تأييده الكامل للورقة WP/176 (الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني)، ورقة العمل WP/55 (المجلس)، وورقة العمل WP/266 (كينيا)، وورقة العمل WP/59 (المجلس)، وكذلك WP/323 (الجمهورية الدومينيكية) التي أكدت على أهمية وضع برنامج دائم للمساعدة وبناء القدرات يتصل بحماية البيئة. وأكد مندوب زيمبابوي أن مثل هذا البرنامج الدائم سيساعد الدول النامية، بما في ذلك الدول الأفريقية، التي لم يسبق لها أن حصلت على مثل هذا النوع من الدعم، وذلك في إطار مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٩٧- أعرب مندوب مصر عن تأييده لمشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغير المناخ كما هو معروض في الورقة WP/58، دون أي تغييرات. وفي حين يتفق مع الآراء التي أعرب عنها مندوب الاتحاد الروسي والصين بشأن هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، أكد على ضرورة إحراز تقدم على الرغم من اختلاف الآراء بشأن هذه المسألة. ولذلك وافق مندوب مصر على أن يواصل المجلس، وفقاً للفقرة ٩ من المنطوق من قرار الجمعية المذكورة، استكشاف جدوى تحقيق هذا الهدف الطموح العالمي طويل الأجل، وأن يقوم المجلس، على سبيل الأولوية، بإجراء دراسات مفصلة لتقييم إمكانية تحقيق أي أهداف مقترحة وآثارها وفقاً لبرنامج عمله. وأكد دعم مصر للدور القيادي الذي تضطلع به المنظمة والمجلس في معالجة هذه المسألة.

٩٨- أشار مندوب البرازيل إلى أن دولته وافقت على الفقرة ٩ من المنطوق من قرار الجمعية في الشكل المقدم في WP/58 وترى البرازيل أنه يتعين تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي وإلى الجمع بينه وبين مسارات واضحة لخفض الانبعاثات تتوافق مع التدابير المتخذة في القطاع مثل أنواع الوقود البديل SAF والتكنولوجيات. وتؤكد البرازيل أنه بدون النظر في هذه التدابير، فإن الهدف الطويل الأجل لن يكون سوى امتداد لكورسيا ولن يؤدي إلى إزالة الكربون من الطيران بشكل فعال.

٩٩- أكد مندوب المكسيك أن الجمعية العمومية اعتمدت سياسات، فضلاً عن مجموعة من التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي، تشمل التكنولوجيا والمعايير، وأنواع الوقود البديل SAF، والتحسينات التشغيلية، وخطة كورسيا، وذلك لضمان عدم تخلف قطاع الطيران عن القطاعات الأخرى في التخفيف من آثار تغير المناخ. وأكد أنه لتمكين التنمية المستدامة للطيران الدولي، من الضروري أن تسمح الجمعية للمجلس على الأقل بمواصلة استكشاف جدوى تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي وبإجراء دراسات مفصلة لتقييم إمكانية تحقيق أي أهداف مقترحة وآثارها، مع قيام المجلس بعرض التقدم المحرز في العمل على الدورة الحادية والأربعين للجمعية، على النحو المطلوب في الفقرة ٩ من منطوق مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58).

١٠٠- وجه مندوب الهند الانتباه إلى ورقة العمل رقم WP/228 التنقيح رقم ١ ("كورسيا - تحديات التنفيذ والحاجة إلى استعراض معايير الانبعاثات الأساسي") (المقدمة بموجب البند ١٧ من جدول الأعمال، والتي أثارت الهند فيها شاغلين بشأن الهيكل الأساسي لخطة كورسيا: من الذي سيكون مسؤولاً عن إدارة الانبعاثات: شركات الطيران أو الدول؟ وكيف ينبغي إصلاح خط الأساس؟ وبما أن تنفيذ كورسيا لم يبدأ بعد، فإن الهند ترى أنه سيكون من الحكمة مراقبة تنفيذه، وملاحظة أي صعوبات، ثم صياغة هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي. ووافقت الهند على أنه، كما أشار مندوب الاتحاد الروسي والصين، ينبغي للجمعية ألا تتسرع في تحديد مثل هذا الهدف الطويل الأجل في هذه الأثناء.

١٠١- أعرب مندوب فنلندا عن تأييده القوي للورقة العمل WP/102، التي قدمتها دولته باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، وكذلك لكورسيا وجميع العناصر الأخرى في سلة تدابير الإيكاو للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي. وكرر أن استخدام أنواع الوقود SAF يمكن أن يكون أحد التدابير الرئيسية للحد بشكل كبير من البصمة الكربونية للطيران. وأبرز مندوب فنلندا أن دولته تتخذ الخطوات اللازمة لجعل عمليات البحث والإنقاذ التي تقوم بها المنظمة ذات الصلة حقيقة عملية، وأعرب عن أمله في أن تفعل الدول الأعضاء الأخرى الشيء نفسه. وشدد على أنه بالإضافة إلى الإجراءات الحالية التي يجري اتخاذها للحد من البصمة الكربونية للطيران، ينبغي للدول الأعضاء أن تبدي طموحها على المدى الطويل وأن تستعد في الوقت الحالي لاعتماد هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي في أقرب وقت ممكن وعلى أبعد تقدير عند الدورة المقبلة للجمعية العمومية. وأيد مندوب فنلندا مداخلات مندوبي الكامبيرون وزمبابوي بشأن تقديم المساعدة وبناء القدرات.

١٠٢- وتحدث مندوب اليابان تأييداً لمواصلة المجلس استكشاف جدوى تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي على النحو الذي دعت إليه الجمعية في الفقرة ٩ من منطوق مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ الملحق بالورقة WP/58. وشدد على أن المناقشة المقبلة لمثل هذا الهدف الطويل الأجل ينبغي أن تستند بالكامل إلى الدراسات التفصيلية المتوخاة التي تقيم إمكانية تحقيق أي أهداف مقترحة وآثارها، وينبغي أن تأخذ في الاعتبار سلة التدابير بأكملها. وأيد مندوب اليابان تدخل مندوب الولايات المتحدة بشأن أنواع الوقود البديل المستدام.

١٠٣- وفي معرض تأييده للتعليقات التي أدلى بها مندوبو الاتحاد الروسي والصين ومصر والهند فيما يتعلق بهدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي، أشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن دولته لا تؤيد وضع مثل هذا الهدف الطويل الأجل، على الأقل في الوقت الراهن. ورأت المملكة العربية السعودية أنه ينبغي لمنظمة الطيران والدول الأعضاء فيها المضي قدماً في تحقيق الأهداف المناخية الحالية المنصوص عليها في الفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، وهي تحقيق متوسط سنوي عالمي لتحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة حتى عام ٢٠٢٠، ومعدل عالمي طموح لتحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً في الفترة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٥٠، تحسب على أساس حجم الوقود المستخدم مقابل إيرادات كل طن كيلومتري يتم نقله. ولذلك لم تؤيد المملكة العربية السعودية الورقة WP/102 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني). ومع ذلك، ترى المملكة العربية السعودية أنه سيكون من الضروري اتباع نهج من القاعدة إلى القمة لتطوير أي هدف طموح طويل الأجل للطيران الدولي، مع عمل جميع الدول معاً بطريقة شاملة. ورأى أن أي هدف من هذا القبيل ينبغي أن يشمل جميع أنواع وقود الطائرات، وأن الظروف المختلفة، وقدرات كل دولة ومساهمة الدول النامية والمتقدمة في تركيز انبعاثات غازات الدفيئة في الجو، ينبغي أن تحدد كيف يمكن لكل دولة أن تسهم طوعاً في تحقيقها، كما هو الحال مع الهدفين المناخيين المذكورين.

١٠٤- وأيدت مندوبية كندا مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ على النحو المقدم في ورقة العمل رقم WP/58. وأعربت أيضاً عن تأييدها للعمل الذي تقوم به حالياً لجنة حماية البيئة من أجل إتاحة إجراء مناقشة مستتيرة بشأن هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي ولدعوة مندوب الدانمرك إلى وضع برنامج عمل يبسر اتخاذ قرار بشأن ذلك. وأقرت مندوبية كندا بالجهود التي يبذلها قطاع الطيران التجاري لزيادة الوعي بوقود الطيران المستدام وتشجيع إنتاجه واستخدامه، على النحو المبين في WP/273. وفيما يتعلق بأوراق المساعدة وبناء القدرات للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي [الورقة WP/176 (الدول الأعضاء في اللجنة الإفريقية للطيران المدني) وورقة العمل رقم WP/323 (الجمهورية الدومينيكية)]، أشارت إلى أنه في حين تؤيد كندا تأييداً كاملاً مواصلة العمل في هذا المجال، فإنها تعتقد أن لا بد من الحصول على مزيد من المعلومات قبل أن تتمكن من دعم الموافقة على تمويل برنامج دائم للمساعدة وبناء القدرات يتصل بحماية البيئة. ولذلك، ترى كندا أنه ينبغي للدول أن تواصل في الوقت نفسه الاعتماد على الإجراءات القائمة.

١٠٥- وبعد أن أعرب سابقاً مندوب الولايات المتحدة عن آرائه بشأن أنواع الوقود SAF (انظر الفقرة ٩٠)، قدم الآن تعليقات على هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي، مشيراً إلى أنها تنطبق على البند ١٦ من جدول الأعمال بشأن تغير المناخ والبند ١٧ من جدول الأعمال بشأن كورسيا، وهما عنصران مترابطان ارتباطاً وثيقاً. وذكر بالإنجاز الكبير الذي حققته المنظمة في اتخاذ قرار بشأن كورسيا والقيام بأعمال التنفيذ الصعبة. وإذ يؤكد مندوب الولايات المتحدة التزام الدول الأعضاء في الإيكاو بالتصدي لتأثير الطيران على تغير المناخ، أشار إلى أن أحد أهم جوانب العمل المتعلق بمنظمة الطيران هو أن الدول الأعضاء اضطلعت به بدعم واسع النطاق. وأكد أنه ما كان من الممكن إحراز تقدم إلى هذا الحد بدون التزام جماعي ودون مراعاة مجموعة متنوعة من الآراء والظروف الوطنية المختلفة للدول. وفيما يتعلق بمواصلة العمل وزيادة الإجراءات فيما وراء كورسيا، أكد مندوب الولايات المتحدة على أهمية التفكير في العمل المتواصل الذي ينتظر تنفيذ المبادرة وشدد على أنه لا ينبغي تحت أي ظرف من الظروف تعريض نجاح هذا الجهد الجماعي للخطر. وفي الوقت نفسه، سلمت الولايات المتحدة بأن هناك فرصة خلال هذه الجمعية للدول الأعضاء في الإيكاو لكي تُظهر مجتمعة ليس فقط التزامها بتنفيذ الالتزامات التي قطعتها على نفسها من قبل، بل أيضاً مواصلة بذل جهد لاستكشاف خيارات إضافية للنظر فيها. وفي هذا الصدد، فإن الولايات المتحدة مستعدة للنظر في إجراء تغيير متواضع في الفقرة ٩ من المنطوق من مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58)

لتحديد أولويات العمل الجاري لاستكشاف جدوى تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي والسماح بالنظر في مجموعة محددة من الخيارات للجمعية المقبلة.

١٠٦- وفي حين أيد مندوب غواتيمالا عموماً مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58)، اقترح تعزيز نص الفقرة ٩ من المنطوق بإجراء التغييرات التالية على الجملة الأولى: الاستعاضة عن عبارة "لمواصلة الاستكشاف" بعبارة "على سبيل الأولوية لاستكشاف" ويستعاض عن عبارة "من أجل إحراز تقدم العمل" بعبارة "من أجل التوصل إلى خيارات لهدف طموح عالمي طويل الأجل" بحيث تقرأ على غرار "يطلب من المجلس على سبيل الأولوية استكشاف جدوى تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي ... ولا سيما البلدان النامية، من أجل التوصل إلى خيارات لتحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل لعرضه على الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو".

١٠٧- وفي معرض التأييد للتعليقات التي أدلى بها مندوبو الصين والبرازيل والهند والمملكة العربية السعودية، استفسر مندوب الاتحاد الروسي عما إذا كان بإمكانه تقديم ورقة معلومات WP/605 تتضمن بياناً مشتركاً لوزارة النقل التابعة للاتحاد الروسي وإدارة الطيران المدني في الصين بشأن إنشاء آلية عالمية منصفة وفعالة بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ.

١٠٨- أشار رئيس المجلس إلى أنه بالإضافة إلى ورقة المعلومات WP/605، ثمة مقترحات ذات صلة قدمها الاتحاد الروسي والصين والهند معاً لتعديل مشروع قرار الجمعية المستكملين بشأن تغير المناخ (WP/58) وكورسيا (WP/59)، وأشار إلى أن من حق كل دولة عضو أن تقترح تعديلات على مشاريع قرارات الجمعية، وأشار إلى أن هناك طريقتين ممكنتين للمضي قدماً بالنسبة للجنة التنفيذية: أن تقدم إلى الجلسة العامة مشروع قرار الجمعية العامة المستكملين بشأن تغير المناخ وكورسيا بالشكل الذي قدمه المجلس في ورقتي العمل WP/58 و WP/59 على التوالي؛ أو النظر في التغييرات التي اقترحتها كل دولة عضو. وفي الحالة الأخيرة، سيكون من الضروري البت في الآلية التي سيتم من خلالها استعراض التغييرات المقترحة لأن ذلك لا يمكن أن يتم خلال اجتماعات اللجنة التنفيذية. واقترح أن يفتح الرئيس باب التعليق على مشروع قرار الجمعية بشأن تغير المناخ وكورسيا، من أجل تحديد كيفية المضي قدماً في هذا الشأن. وقد تم الاتفاق على ذلك.

١٠٩- أيد مندوب البرتغال ورقة العمل WP/102 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)، الذي أقر بالجهود التي تبذلها منظمة الطيران لتزويد قطاع الطيران بالأدوات اللازمة للتصدي لآثار تغير المناخ في مجال الطيران الدولي. وأعرب عن تقديره للقيمة التي يوليها المجلس لخطط العمل الوطنية المقدمة من الدول الأوروبية والتي تضمنت تقديراً كمياً كاملاً لسيناريوهات خط الأساس وتدابير التخفيف من ثاني أكسيد الكربون للطيران الدولي، التي جمعت على المستوى الإقليمي، كوسيلة لاستكمال المعلومات الخاصة بالدول (انظر الفقرة ٢-١-٢). وأعرب مندوب البرتغال أيضاً عن تأييده القوي لرؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بشأن وقود الطيران المستدام، وأشار إلى التدابير التي تتخذها الدول الأوروبية من أجل استبدال نسبة كبيرة من وقود الطيران التقليدي بأنواع الوقود SAF.

١١٠- وفي معرض التأكيد على ضرورة تعزيز العمل بشأن جدوى تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي في الفترة السابقة للجمعية المقبلة، اقترح مندوب البرتغال استكمال العمل بوضع جدول زمني وخارطة طريق لاتخاذ القرارات، بما يتفق مع أهداف اتفاق باريس.

١١١- وفيما يتعلق ببناء القدرات، سلط مندوب البرتغال الضوء على الإنجازات التي تحققت بفضل المساعدة التي قدمتها دولته إلى سلطات الطيران المدني في البلدان الأخرى الناطقة بالبرتغالية، وأكد أنه يتطلع إلى استخدام إطار المساعدة الناجعة التي تقدمها الإيكاو وبرنامج بناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا لمواصلة السعي لتحقيق الأهداف البيئية للطيران.

١١٢- أعرب مندوب شيلي عن تأييده للورقة WP/58، فتكلم تأييداً لمناقشة هدف الإيكاو العالمي الطموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي. وأكد أن المسؤولية المشتركة لجميع الدول الأعضاء هي التي تنطوي على عمل تقني تشاركي، وشدد على ضرورة تحقيق توازن بين هذا العمل ومواصلة العمل لتنفيذ سلة تدابير المنظمة، التي تشمل كورسيا وأنواع الوقود البديل المستدام. وفي معرض تأييده لورقة العمل WP/411 (غواتيمالا، التي تشارك في رعايتها الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، لجنة LACAC)، أبرز مندوب شيلي أن دولته وضعت مؤخراً خطة عمل للدولة بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ودعا دول أمريكا اللاتينية الأخرى إلى أن تفعل الشيء نفسه.

١١٣- أقر مندوب كوبا بأهمية مسألة تغير المناخ، وشدد على ضرورة أن يواصل مجتمع الطيران الدولي تعزيز جهوده لمكافحة أزمة المناخ وكفالة التنمية المستدامة لقطاع الطيران. وأكد على ضرورة توفير بناء القدرات للدول، فضلاً عن إمكانية الحصول على التمويل ونقل التكنولوجيا. وفي معرض الإعراب عن تأييده لمشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58)، أكد مندوب كوبا، على وجه الخصوص، على أهمية مراعاة الآثار على أي أهداف مقترحة على الدول النامية.

١١٤- إذ تشاطر مندوب مقدونيا الشمالية آراء مندوب النرويج فيما ورد في ورقة العمل WP/194 (ACI و CANSO و IATA و IBAC و ICCAIA ونسقتها ATAG)، شدد على ضرورة العمل بنشاط من أجل اعتماد هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي مع دعم الاستخدام الفعال لمجموعة تدابير الإيكاو الكاملة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي.

١١٥- أعرب مندوب بولندا، لدى الإعراب عن تأييده الواسع لآلية كورسيا، وهي هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، والاستخدام المسؤول لأنواع الوقود البديل المستدام، عن تأييده للمسألة المتعلقة بورقة العمل WP/55 (المجلس) وورقة العمل WP/102 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني). واتفق مع مندوب ألمانيا على أن أنواع الوقود البديل المستدام تشكل دعامة هامة لسلة التدابير التي اتخذتها الإيكاو والتي يمكن أن تسهم في التخفيض المطلق للانبعاثات في قطاع الطيران، ولا سيما من خلال استخدام الوقود الاصطناعي المنتج من الطاقة المتجددة الإضافية.

١١٦- أعرب مندوب كولومبيا عن تأييده لمشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58) ودعا جميع الدول الأعضاء إلى دعم خطة كورسيا، مؤكداً أنه أحد النجاحات الرئيسية التي حققتها المنظمة. وفي معرض مشاركته للآراء التي أعرب عنها، في جملة أمور، مندوبون من البرازيل والولايات المتحدة وكندا وكوبا، فضلاً عن المراقب من المجلس الدولي لطيران الأعمال، أيد تركيز الجهود على أنواع الوقود البديل المستدام والطائرات الهجينة في الوقت الحاضر، بينما يتم العمل في الوقت نفسه على تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي.

١١٧- أعرب مندوب أسبانيا عن تأييده لعرض مجموعة محددة من الخيارات لتحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل أمام الجمعية المقبلة على النحو الذي أشار إليه مندوب الولايات المتحدة. وفي معرض تسليطه الضوء على أن أول رحلة عبر المحيط الأطلسي باستخدام وقود الطائرات الحيوية قد تمت بين مكسيكو سيتي ومدريد في أغسطس ٢٠١١، وأن مكسيكو سيتي استضافت المؤتمر الثاني المعني بأنواع الوقود البديل CAAF/2 في أكتوبر ٢٠١٧، أشاد بالمكسيك لجهودها لتعزيز تطوير وإنتاج واستخدام أنواع الوقود البديل المستدام. وفي معرض الإعراب عن تقديره للإيكاو لتنظيمها حلقات دراسية وحلقات عمل مختلفة بشأن هذا الموضوع، أكد على ضرورة أن توفر المنظمة منتدى لترويج تكنولوجيات مبتكرة وتعزيزها من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على النحو الذي أبرزته المكسيك في الورقة WP/269. وأعرب مندوب أسبانيا عن سروره لما لاحظته

في التتبع رقم ١ من WP/80، إذ أن منطقة أمريكا الوسطى تعمل على تنفيذ خطة كورسيا، وهي عملية تساهم فيها أسبانيا من خلال بناء القدرات والتدريب وشراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا ACT-CORSIA Buddy.

١١٨- أقر مندوب هولندا بالعمل الذي أنجزته الإيكاو والدول الأعضاء وقطاع الطيران على مدى السنوات الماضية بهدف خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي. وفي معرض ترحيبه بالجهود الهائلة التي تبذلها الدول لضمان مستقبل مستدام لصناعة الطيران لديها، مثل تلك التي تبذلها دول أمريكا اللاتينية على النحو الوارد وصفه في ورقة العمل رقم WP/411، أكد على ضرورة مواصلة دعم هذه الجهود. وأقر مندوب هولندا أيضاً بالعمل الذي تقوم به صناعة الطيران نفسها، ولا سيما العمل الذي قام به قطاع الطيران التجاري لزيادة الوعي بأنواع الوقود البديل المستدام وتشجيع زيادة إنتاجه واستخدامها على نطاق أوسع على النحو المبين في ورقة العمل رقم WP/273.

١١٩- لضمان ألا يذهب كل العمل المنجز حتى الآن سدى، أيد مندوب هولندا الورقة WP/102 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) وورقات أخرى أبرزت أنه من الضروري والمهم وضع هدف طموح طويل الأجل للطيران الدولي يشكل أساساً للعمل على أساسه وتعزيز التقدم الذي لا يتصف بالأهمية بالنسبة للطيران الدولي فحسب، بل أيضاً للمجتمع ككل. وأشار إلى أن هولندا مستعدة للنظر في اقتراح الرئيس بإعطاء الأولوية للعمل على تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للعمل بسرعة على الخيارات. واعتبر أن مجالات العمل، وهي هدف طويل الأجل وتطوير كورسيا، أساسية لمستقبل الطيران الدولي، وأنه ينبغي النظر فيها على النحو المناسب والدقيق.

١٢٠- أيد مندوب نيجيريا ورقة العمل WP/55 فيما يتعلق بمواصلة العمل الذي سيقدم بشأن جدوى تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي. وأيد أيضاً الورقة WP/58 ومشروع البيان الموحد بشأن تغير المناخ، كما اقترح المجلس، دون أي تعديل، وكذلك الورقتين: WP/266 و WP/323 المقدمتين من كينيا والجمهورية الدومينيكية على التوالي، فيما يتعلق بتعزيز الشراكات بشأن المسائل المتعلقة بتغير المناخ.

١٢١- وأشارت مندوب نيوزيلندا إلى مسيرة الإضراب المناخي الأخيرة التي أظهر فيها مئات الآلاف من الشباب شواغلهم بشأن تغير المناخ، وأيد تأييداً تاماً عمل الإيكاو على تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي، وأن يتم إحراز تقدم فيه أمام الجمعية العمومية المقبلة. وأكدت على تأثير تغير المناخ على الدول الجزرية في المحيط الهادئ، وعلى ضرورة وضع الأهداف الطويلة الأجل للقطاع والاتفاق عليها واتخاذ إجراءات تتسق مع اتفاق باريس، لأن الانتظار لمعالجة تغير المناخ من شأنه أن يعرض سبل عيش هذه الجزر للخطر. وقد مرت ثلاث سنوات منذ الاتفاق على الهدف المتوسط الأجل لكورسيا، وينبغي استخدام السنوات الثلاث المقبلة للنظر في الأهداف الطويلة الأجل. واقترحت تعديل مشروع القرار لتسليط الضوء على أهمية الأهداف الطويلة الأجل وإلحاحها من أجل أن يكون لدى الجمعية المقبلة خيارات ملموسة.

١٢٢- أكدت مندوبه موناكو في تأييدها لورقات العمل رقم WP/102 و WP/103 و WP/104 (فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في ECAC)، أن دولتها تدعم بالكامل جميع القرارات التي اتخذتها الجمعية العمومية لصالح حماية البيئة وتأمل في رؤية أن خطة "كورسيا" يتم تنفيذها في جميع أنحاء العالم. وشددت على أن الإيكاو لا ينبغي أن تشتت مشاكل طفيفة انتباهها وينبغي أن تمضي قدماً في عملها بشأن وقود الطيران المستدام وفي تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي.

١٢٣- وأعرب مندوب سلوفاكيا عن تأييده لورقة العمل WP/269 (المكسيك) ووافق تماماً على مداخلات مندوب أسبانيا ومندوبي الدول الأوروبية الأخرى بشأن تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل وإجراءات يتعين اتخاذها للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي.

١٢٤- أشار مندوب المملكة المتحدة إلى أن الجمعية اعتمدت في عام ٢٠١٦ خطة كورسيا التي تسعى إلى تحقيق الهدف الطموح العالمي المتوسط الأجل المتمثل في بلوغ النمو الحيادي للكربون بحلول ٢٠٢٠، وأشار إلى أن دولته تؤيد بإخلاص مبادرة كورسيا، ويسرها أن تسمع التعليقات الداعمة بقوة بشأن الخطة. ومع ذلك، من الضروري أن ننظر إلى الأمام أكثر، نحو عام ٢٠٥٠، وأن ننظر في هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي. لقد كانت مسيرة الإضراب لحماية المناخ في ٢٧/٩/٢٠١٩، والتي سار خلالها مئات الآلاف من الشباب في شوارع مونتريال وفي شوارع مدن أخرى حول العالم، تذكيراً واقعياً بأن الجيل الحالي يحمل مستقبل الجيل القادم في أيديه. ولذلك، تحث المملكة المتحدة الجمعية على إلهام الجيل القادم وإثبات من خلال قراراتها أنه يمكن الوثوق بها للاستثمار في مستقبلها.

١٢٥- وفي هذا السياق، أبرزت المملكة المتحدة أن هدف قطاع الطيران المتمثل في خفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ قد حُدد قبل عقد من الزمن، وخلال هذه الفترة تحسنت الأدلة المتعلقة بتغير المناخ تحسناً كبيراً، وبالتالي فإن صناعة الطيران تجري تحليلاً شاملاً للمسارات المحتملة لتحقيق هدفها طويل الأجل، على النحو المبين في ورقة العمل رقم WP/194. وبالتالي، أتاحت للجمعية فرصة فريدة لتشكيل معالم تلك المناقشة والمشاركة فيها. وتأمل المملكة المتحدة أن تمسك الجمعية العمومية هذا التحدي بكلتا يديها وأن تعمل على تحقيق هدف عالمي طموح واضح طويل الأجل للطيران الدولي سيعتمد في دورتها الحادية والأربعين. ولهذا السبب، أيدت المملكة المتحدة الاقتراح المتعلق بالدول الأوروبية في ورقة العمل رقم WP/102، وكذلك إنشاء فريق صغير للنظر في نص مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ المتعلق بأنواع الوقود البديل المستدام وهدف طموح عالمي طويل الأجل. وأيدت المملكة المتحدة التعليقات الداعمة التي أدلى بها مندوبو نيوزيلندا والدانمرك والمكسيك والولايات المتحدة بشأن هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي، ورحبت بالرسالة الإيجابية التي وجهها شركاء صناعة الطيران في ورقة العمل رقم WP/194. وأيدت المملكة المتحدة أيضاً مداخلات وفود الكاميرون والجمهورية الدومينيكية وكينيا، من بين وفود أخرى، فيما يتعلق ببناء القدرات من أجل حماية البيئة.

١٢٦- أعرب مندوب سنغافورة عن تأييده لاستمرار تنفيذ كورسيا. وفي الوقت نفسه، وافق على التعليقات التي أدلى بها مندوب البرازيل والولايات المتحدة بأن هناك فرصة لإعطاء مزيد من الوضوح للعمل على وضع مجموعة من الخيارات المتوازنة والعملية لتحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي لكي تتظر فيه الجمعية العمومية المقبلة. وردد مندوب سنغافورة أيضاً التعليقات التي أدلى بها العديد من المتكلمين الآخرين بأن هذا الهدف الطويل الأجل ينبغي أن يقترن بتدابير مناسبة لبناء القدرات وتقديم المساعدة التقنية لجميع الدول النامية.

١٢٧- وأشار مندوب مالطة إلى طلب قطاع الطيران في الورقة WP/194 بأن يضع المجلس، بدعم وتعاون كاملين، هدفاً مناخياً طويل الأجل للطيران المدني الدولي لاعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية. وفي معرض تسليطه الضوء على أن مالطة تشترك في مواجهة نفس المخاطر المناخية التي تتعرض لها الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى في جميع أنحاء العالم، على النحو الذي ذكره مندوب نيوزيلندا من بين أمور أخرى، أشار إلى أنها تؤيد بالتالي تعزيز الجهود الرامية إلى تحديد هذا الهدف الطويل الأجل على أساس تحليل لجنة حماية البيئة بحلول الجمعية المقبلة.

١٢٨- اقترح مندوب الاتحاد الروسي إنشاء فريق صغير لصياغة لاستعراض نصوص مشروع قرار الجمعية العامة بشأن تغير المناخ (WP/58) وخطة "كورسيا" (WP/59) مع مراعاة مختلف التغييرات المقترحة وتقديم تقرير عنها إلى اللجنة التنفيذية التي تنتظر في المسألة بعد أن تنتهي من مناقشتها للبند ١٧ من جدول الأعمال. وأيد هذا الاقتراح مندوب كوستاريكا والهند. ولم ير مندوبو الولايات المتحدة وكندا وغواتيمالا ضرورة إنشاء فريق صياغة من هذا القبيل.

١٢٩- أعرب مندوب كوستاريكا عن تأييده لورقات العمل: WP/55 (المجلس) و WP/269 (المكسيك) و WP/323 (الجمهورية الدومينيكية) و WP/411 (غواتيمالا، التي تشارك في رعايتها الدول الأعضاء في لجنة LACAC)، في جملة أمور، وكذلك التعليقات التي أدلى بها مندوب المكسيك وكوبا. وفي معرض حديثه أيضاً تأييداً للتغييرات التي اقترحها مندوب غواتيمالا على الجملة الأولى من الفقرة ٩ من المنطوق من مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58)، أيد اقتراح مندوب الاتحاد الروسي المذكور أعلاه بإنشاء فريق صياغة.

١٣٠- أشار مندوب السويد إلى أن دولته أيدت ورقتي العمل WP/55 (المجلس) و WP/102 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في لجنة ECAC) وأيد تماماً تطوير وتنفيذ كورسيا على الصعيد العالمي. وأثنت السويد على العمل العظيم الذي قامت به منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالقواعد والتوصيات الدولية الخاصة بكورسيا وعناصر تنفيذها. وبما أن السويد ترى أن التغيير ضروري على المدى القصير والطويل، فإنها تنضم إلى المكسيك واليابان وكندا ودول أخرى في تأييد الاقتراح الداعي إلى اعتماد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في الجمعية العمومية المقبلة على أبعد تقدير.

١٣١- أشار مندوب أيسلندا إلى أن دولته تؤيد أيضاً ورقتي العمل ورقتي العمل WP/55 و WP/102، واتفق مع العديد من الدول، بما فيها المكسيك واليابان والدانمرك ونيوزيلندا، على أن الوقت قد حان للبدء في عملية التحرك نحو تحقيق هدف مناخي طويل الأجل للطيران الدولي.

١٣٢- وأكد مندوب أوروغواي أن دولته تؤيد الدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في جميع المسائل المتصلة بالطيران الدولي وتغير المناخ، وتؤيد مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58) وتؤيد أوروغواي أيضاً اعتماد أي تدابير من شأنها تعزيز قدرة الدول على تحقيق الأهداف المناخية للمنظمة.

١٣٣- وأكدت مندوبية كندا مجدداً تأييد دولتها لقرار الجمعية العمومية المذكور بشأن تغير المناخ بالشكل الذي قدمه المجلس في الورقة WP/58. ورأت كندا أن التغييرات التي اقترحتها المجلس متوازنة في طبيعتها وتعكس توافق الآراء على أن منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء قد أمضت سنوات في البناء، وبالتالي لا حاجة إلى إعادة فتح قرار الجمعية أو إنشاء فريق صياغة لإجراء ما يحتمل أن يكون تعديلات طفيفة جداً. بيد أن كندا تدرك أن هناك رغبة في أن تعكس وثيقة الجمعية ذات الصلة مجالات التقارب التي حددت أثناء المناقشة الحالية، ولا سيما التقارب بشأن الحاجة إلى النهوض بعمل المنظمة بشأن هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، واقترحت أن تنعكس في تقرير اللجنة التنفيذية المقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال. ويمكن للمجلس عندئذ أن يوجه لجنة حماية البيئة إلى اقتراح برنامج عمل ملموس للتعجيل بوضع مثل هذا الهدف العالمي الطموح طويل الأجل. ورأت كندا أن تلك اللجنة تشكل المحفل المناسب لأداء ذلك العمل.

١٣٤- وأكد مندوب فرنسا أنه من أجل تمكين التنمية المستدامة للطيران الدولي، من الضروري الحد من البصمة البيئية لهذه الأخيرة، الأمر الذي يتطلب بدوره وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل، على النحو الذي تطلبه صناعة الطيران وعمامة الجمهور. وأشار إلى أن قطاعات أخرى من الاقتصاد تمكنت من تحديد أهدافها على المدى الطويل، وتساءل عن سبب عدم

تمكن قطاع الطيران من تحديد ذلك. وأكد أنه على الرغم من أن قطاع الطيران كان متقدماً على القطاعات الأخرى باعتماد كورسيا، فإنه يخاطر بالتخلف عنها في غياب مثل هذا الهدف الطويل الأجل. وأبرز أن للجمعية العمومية فرصة تاريخية لاتخاذ قرار بشأن المسار الذي سيتبع في هذا الصدد على مدى السنوات الثلاث القادمة، وحذر من أنه إذا استمر المجلس خلال تلك الفترة في استكشاف جدوى تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي، وإذا لم يقدم سوى التقدم في ذلك العمل في الجمعية المقبلة، كما تدعو إليه حالياً الفقرة ٩ من مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ، فإن قطاع الطيران سيفقد الريادة التي كان يحتلها على القطاعات الأخرى. وشدد مندوب فرنسا على ضرورة تعبئة الجهود في الفترة الثلاثية المقبلة حتى يتسنى للمنظمة الاتفاق على هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي، بما يتوافق مع هدف درجة الحرارة ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس، وذلك قبل الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

١٣٥- وأكد مندوب جنوب أفريقيا أن دولته تؤيد بإخلاص كورسيا، كما يتضح من ورقة المعلومات IP/409 واعتبرت جنوب أفريقيا أن العمل الذي أنجز قبل الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية كان مهماً في ضمان تحرك الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي معاً كوحدة متماسكة في معالجة مسألة الطيران الدولي وتغير المناخ، وأكدت الحاجة إلى مواصلة القيام بذلك. ولذلك، أيدت جنوب أفريقيا مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغير المناخ على النحو الذي قدمه المجلس في ورقة العمل WP/58، مؤكدة أن النص المقترح، الذي تعتبره متوازناً وشاملاً، سيمكن من تحقيق المزيد من الخطوات إلى الأمام.

١٣٦- واختلف مندوب الولايات المتحدة مع مندوب الاتحاد الروسي على اقتراح إنشاء فريق صياغة صغير، وأبرز أن ورقة العمل WP/58 التي تتضمن مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ كان متاحاً لعدة أشهر قبل افتتاح الجمعية وأن العديد من الدول الأعضاء قد أخذت الوقت لتقديم أوراق العمل ذات الصلة التي تقدم وجهات نظرها بحلول الموعد النهائي. ووجد أنه من الصعب جداً فهم السبب في تقديم ورقة المعلومات WP/605 التي تتضمن "البيان المشترك لوزارة النقل التابعة للاتحاد الروسي وإدارة الطيران المدني في الصين بشأن إنشاء آلية عالمية منصفة وفعالة بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ" في وقت متأخر جداً.

١٣٧- وأثنى مندوب غيانا على المنظمة لما أنجزته من عمل جيد في إطار برنامجها البيئي، وأيد ورقة العمل WP/55 (المجلس). كما أيد الورقة WP/102 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في لجنة ECAC)، التي دعت إلى اتخاذ إجراءات حاسمة من حيث تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي.

١٣٨- أشار مندوب الصين إلى أنه بالإضافة إلى التغييرات التي أدخلت على مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58) التي اقترحتها الاتحاد الروسي بصورة مشتركة مع الصين والهند والتي قدمت إلى الأمانة العامة، كانت لدولته تعليقات على ورقة العمل WP/55، ولكنه لم يعتبر أنه يستطيع تقديم تلك التعليقات في غضون دقيقة واحدة مخصصة لكل متكلم، وطلب توضيحاً بشأن الإجراء الذي سيتبع لمعالجة تلك التعليقات، وكذلك مع التغييرات المقترحة معاً على قرار الجمعية بشأن تغير المناخ. وإذ تشير الصين إلى أن الإيكاو منظمة تتألف من الدول الأعضاء، وأن الجمعيات تعقد لتمكينها من التعبير عن آرائها بشكل كامل واعتماد قرارات مشتركة، أكد مندوب الصين أنه إذا اعتمد مشروع قرار الجمعية المحدثين بشأن تغير المناخ وكورسيا (WP/58 و WP/59) دون النظر الكامل في آراء جميع الدول الأعضاء، فإن ذلك سيخل بالشعور بالانسجام بينها، ويسبب الانقسام فيما بينها، ويضر بالتعاون في المستقبل وسمعة منظمة الطيران.

١٣٩- أشار مندوب الهند إلى أنه منذ ظهور خلافات في الرأي بشأن قراري الجمعية المذكورين، أيد اقتراح مندوب الاتحاد الروسي بإنشاء فريق صغير للصياغة لاستعراض النصوص مع مراعاة التغييرات المقترحة من أجل تيسير اعتماد قرارات الجمعية بتوافق الآراء.

١٤٠- انضم مندوب المملكة العربية السعودية إلى مندوبي مصر وكندا وجنوب أفريقيا ونيجيريا وغيرهم في الدعوة إلى المضي قدماً في مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ بالشكل الذي قدّمه المجلس في ورقة العمل رقم WP/58. وأبرز في هذا الصدد أن تكوين المجلس يعكس التمثيل الجغرافي العادل وأن الدول الأعضاء في المجلس تعمل لصالح جميع الدول الأعضاء في منظمة الطيران. وإذ نوه مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن المجلس عمل لفترة طويلة على نص قرار الجمعية، أكد أنه متوازن بشكل جيد، بما في ذلك نص الفقرة ٩ من المنطوق. غير أنه أشار إلى أن المملكة العربية السعودية كانت لديها بعض الشواغل بشأن أحكام أخرى ولكنها وضعتها جانباً وتنازلت في المجلس من أجل التوصل إلى توافق في الآراء بشأن النص المقدم في ورقة العمل رقم WP/58، فأشار إلى أنه إذا قررت اللجنة التنفيذية إنشاء فريق صياغة صغير على النحو الذي اقترحه مندوب الاتحاد الروسي، فسيكون لدى المملكة العربية السعودية تعليقات إضافية على مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ خلال تلك المناقشة الواسعة النطاق.

١٤١- وافق مندوب الأرجنتين على أن النص المقترح متوازن، وأيد أيضاً قرار الجمعية المذكورة بشكله الحالي في ورقة العمل رقم WP/58.

١٤٢- ردد مندوب المكسيك الآراء التي أعرب عنها المتكلمان السابقان، فأكد أن معظم النص المقترح هو نص قائم وافقت عليه الجمعية بالفعل في اعتمادها القرار ٣٩-٢. لذلك، فإنه لا يرى ضرورة لاستعراض النص المقترح، خاصة وأنه من المرجح ألا يتم إدخال تغييرات عليه إلا في الحد الأدنى، كما أشار مندوب كندا. غير أن مندوب المكسيك لاحظ أن بعض الاقتراحات قد قدمت فيما يتعلق بالفقرة ٩ من المنطوق المتعلقة بهدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي، وأشار إلى أنه يمكن إعادة فتح نضه للمناقشة، إذا قررت اللجنة التنفيذية ذلك. وفي هذه الحالة، يفضل أن يُترك للأمانة العامة النظر في مختلف المقترحات وتقديم توصية إلى اللجنة التنفيذية بدلاً من أن يُترك لفريق صياغة على النحو الذي اقترحه مندوب الاتحاد الروسي. وكرر مندوب المكسيك تأييده للنص الحالي لمشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ على النحو المعروض في الورقة WP/58. وقد شارك مندوب كولومبيا هذا الرأي.

١٤٣- وفي معرض الإعراب عن التأييد لورقات العمل WP/55 و WP/58 (المجلس) و WP/269 (المكسيك) و WP/411 (غواتيمالا)، التي تشارك في رعايتها الدول الأعضاء في لجنة LACAC و WP/323 و WP/413 (الجمهورية الدومينيكية)، أكد مندوب باراغواي أن البيئة هي التراث المشترك للبشرية وأنه من الضروري دعم التقدم الجيد الذي تحقق حتى الآن والمضي قدماً.

١٤٤- وأعرب مندوب مصر عن مشاركته في الآراء التي أعرب عنها مندوب المملكة العربية السعودية. وأبرز أنه في حين قدمت مقترحات أثناء المناقشة لتعديل الفقرة ٩ من منطوق مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ، لم تقدم أي ورقات عمل مقابلة لكي تنظر فيها اللجنة التنفيذية. وأكد مندوب مصر كذلك أن إعادة فتح نص الفقرة ٩ من المنطوق للمناقشة سيؤدي إلى إعادة فتح النقاش حول نص الأحكام الأخرى، وهو ما وجده غير مقبول في ضوء ضيق الوقت. ولذلك، أيد نص الفقرة ٩ من المنطوق على النحو الوارد في WP/58.

١٤٥- واتفق مندوب غواتيمالا مع مندوب المكسيك على أن مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغير المناخ قد ناقشه المجلس باستفاضة، وأكد أنه من غير الضروري بالتالي إنشاء فريق صياغة صغير لمواصلة مناقشته، ودعا إلى المضي قدماً على أساس النص الحالي كما هو معروض في ورقة العمل WP/58.

١٤٦- أكدت مندوبية النمسا، في تأييدها للبيانات التي دعمت نهجاً أكثر طموحاً إزاء هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي، أنها مقتنعة بأن تغير المناخ لن ينتظر نتائج دراسة الجدوى المتوخاة التي ستجريها الإيكاو.

١٤٧- وهنا مندوب كوستاريكا الإيكاو على العمل الجيد الذي أنجزته حتى الآن فيما يتعلق بحماية البيئة وخطة "كورسيا". وأيد مداخلتي المكسيك وغواتيمالا.

١٤٨- أعرب مندوب الجزائر عن تأييده لإنشاء فريق صغير للصياغة من أجل التوصل إلى توافق في الآراء، معرباً عن عدم إمكانية إحراز تقدم ما لم تعالج الشواغل التي أثارها بعض الدول بشأن "كورسيا". وأكد أنه من أجل المضي قدماً في تنفيذ كورسيا من الضروري الحصول على دعم جميع الدول.

١٤٩- وشدد مندوب فنلندا على أنه من الأهمية بمكان أن تضع الجمعية جدولاً زمنياً واضحاً لاعتماد هدف عالمي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي. وإذ أبرز أن مسيرة إضراب الشباب عن المناخ التي جرت في مونتريال وفي مدن أخرى حول العالم في ٢٧/٩/٢٠١٩ تعكس الطلب المتزايد للمجتمع على العمل المناخي الطموح نظراً للشواغل الخطيرة التي أثارت في التقارير البيئية الأخيرة، مثل التقرير الخاص للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ عن آثار الاحتراز العالمي الذي يتجاوز مستويات ما قبل الثورة الصناعية ب ١,٥ درجة مئوية، شدد على ضرورة استجابة الإيكاو لأزمة المناخ العالمية.

١٥٠- وفي حين أشار مندوب فرنسا إلى وجود توافق واسع في الآراء على عدم إعادة مناقشة مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغير المناخ، رأى أن المناقشة بشأن هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي ينبغي أن تستمر واقترح أن يجري الرئيس مشاورات مع الدول للتأكد مما إذا كانت مواقفها مرنة بما يكفي للسماح بتعديل الفقرة ٩ من المنطوق. وأكد أن اللجنة التنفيذية لن تتمكن من تقديم نص أفضل مما صاغه المجلس للأحكام الأخرى.

١٥١- أكد مندوب المملكة العربية السعودية من جديد أن إعادة فتح الفقرة ٩ من المنطوق للمناقشة من شأنها أن تعيد فتح النقاش بخصوص باقي الفقرات في مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ، وأن دولته سيكون لديها تعليقات إضافية للإدلاء بها بشأن أحكام أخرى.

١٥٢- أيد مندوب هولندا اقتراح مندوب فرنسا، فأشار إلى أن إمكانية النظر في إدخال تغييرات طفيفة على نص الفقرة ٩ من المنطوق يمكن أن يكون لها أثر إيجابي كبير من حيث تحديد متى وكيف ستحقق المنظمة الخيارات المتاحة لتحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي.

١٥٣- تساءل مندوب مصر، مشيراً إلى أن الاقتراح المذكور مقبول أيضاً، عن سبب اعتراض بعض المندوبين على مناقشة التعديلات المدخلة على فقرات أخرى من مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ نظراً لأن جميع الأحكام يجب أن تعامل على قدم المساواة.

١٥٤- وأكد المراقب من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) أن الرأي العام الذي ينتظر بإلحاح رسالة بشأن التصدي لتغير المناخ بلغ أعلى مستوى له على الإطلاق، وأنه مدعوم بتوافق الآراء العلمي، وأكد أن الطيران الدولي جزء هام ومنتزاع من

مشكلة المناخ ويجب أن يثبت أنه جزء من الحل أيضاً. ونظراً لمحدودية الوقت لوضع الانبعاثات على مسار مستدام، من الضروري أن تختتم الجمعية برسالة واضحة. ورأى مندوب التحالف أن المهمة العاجلة للجمعية هي الاتفاق على جدول زمني يسمح للدول الأعضاء في المنظمة بالتوصل إلى قرار بشأن هدف عالمي طموح فعال وطويل الأجل للطيران الدولي في موعد لا يتجاوز الدورة الحادية والأربعين، وأن الاستجابة الفورية قد تتطلب عقد دورة استثنائية للجمعية قبل ذلك. وأيد التحالف تعديل الفقرة ٩ من منطوق مشروع قرار الجمعية العامة المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58) لتعكس تلك الفكرة. ويمكن للعمل التقني اللازم لتقديم هذا الاقتراح الهام أن يتناول مختلف الآراء بشأن كيفية صياغة هذا الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، ولكن ينبغي ألا يؤخر وضع جدول زمني لتلك المهمة. واختتم المراقب بلفت الانتباه إلى ورقات المعلومات WP/277 و WP/560 للتتيح رقم ١ و WP/561 التي قدمتها منظمته.

١٥٥- لاحظ رئيس المجلس أنه في حين لم تقترح أي من ورقات العمل التي قُدمت في إطار البند ١٦ من جدول الأعمال تغييرات محددة على مشروع قرار الجمعية العامة المحدث بشأن تغير المناخ (WP/58)، فإن بعضها تضمن تعليقات عليه. وبالإضافة إلى ذلك، قُدمت بعض التعليقات على قرار الجمعية العمومية المذكور إلى الأمانة العامة، وقُدمت تعليقات أخرى أثناء المناقشة الحالية للجنة التنفيذية. وأكد أن جميع الدول الأعضاء لها حقوق متساوية وفرص متكافئة لتقديم تعليقاتها وأن تعليقاتها تلقى معاملة متساوية. أشار رئيس المجلس إلى أن هناك تقارباً في الآراء بشأن الحاجة إلى إيلاء مستوى معين من الأولوية للعمل على جدوى تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في الدورة الحادية والأربعين للجمعية، مع توقع أنه إذا اعتبر هذا الهدف ممكناً، فإن الخيارات ستعرض على دورة الجمعية العمومية المقبلة للنظر فيها.

١٥٦- لاحظ رئيس المجلس أن هناك تقارباً في الآراء بشأن الحاجة إلى إيلاء مستوى معين من الأولوية للعمل على جدوى تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي في الدورة الحادية والأربعين للجمعية، متوقعاً أنه إذا اعتبر هذا الهدف ممكناً، فإن الخيارات ستعرض على دورة الجمعية العمومية الواحدة والأربعين A41 للنظر فيها. وأشار رئيس المجلس إلى أن الفقرة ٩ ذات الصلة من قرار الجمعية المذكور موجهة إلى المجلس وليس إلى الدول، وأبرز أن هناك طريقتين يمكن من خلالهما للجمعية أن تعطي تعليمات للمجلس: في متن قرار الجمعية العمومية أو في التقرير عن البند ١٦ من جدول الأعمال. وفيما يتعلق بالخيار الأول، أشار إلى أنه إذا رغبت اللجنة التنفيذية في تعديل نص قرار الجمعية العمومية، فسيكون من الضروري اتخاذ قرار بشأن الآلية التي سيتم من خلالها استعراض التغييرات المقترحة. وأكد رئيس المجلس أن اللجنة التنفيذية لا يمكنها أن تحرم أي دولة عضو ترغب في تعديل أحكام غير الفقرة ٩ من المنطوق من حقها في تقديم اقتراح للنظر فيه. وفيما يتعلق بالخيار الثاني، أشار إلى أنه، كما اقترحت مندوبة كندا سابقاً، يمكن للجنة التنفيذية أن توضح في تقريرها المقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال أهمية العمل المتعلق بجدوى تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، وكذلك توقع عرض خيارات لتحقيق هذا الهدف الطويل الأجل لكي تنتظر فيها الدورة المقبلة للجمعية. واقترح أن تترك اللجنة التنفيذية هذه المسألة للرئيس والأمانة العامة وله، فيتشاوروا مع الدول بشأن نص كل من مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغير المناخ ومشروع قرار الجمعية المحدث بشأن خطة كورسيا وتقديم تقرير عما ينتج عن تلك المشاورات.

١٥٧- فيما يتعلق بمسألة أنواع الوقود البديل المستدام، لاحظ رئيس المجلس أن النص الحالي في مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغير المناخ واسع بما فيه الكفاية. غير أنه ربما يمكن التأكيد على أهمية دور أنواع الوقود البديل في التقرير المتعلق بالبند ١٦ من جدول الأعمال أيضاً. واقترح أن تترك اللجنة التنفيذية هذه المسألة للرئيس والأمانة العامة وله، وأن يشاركوا في مزيد من المناقشة مع مختلف الدول التي أعربت عن اهتمامها بذلك. وكرر رئيس المجلس التأكيد على ضرورة ضمان حصول جميع الدول على تكافؤ الفرص والمعاملة.

١٥٨- وفي ختام ملاحظاته، أشار رئيس المجلس إلى أنه خلال كلمته الافتتاحية أمام الجلسة العامة (الجلسة الأولى) أن الجمعية العمومية الأخيرة اعتمدت خطة كورسيا بعد مفاوضات صعبة للغاية وتجنباً لخليط مرهق من التدابير الوطنية للمشغلين الجويين، مثل الضرائب التي يمكن أن تعوق الربط الجوي العالمي، وأكد أنه قد ينتج عن ذلك نتائج عكسية بالنسبة لتقدم الطيران وتغير المناخ إذا فشلت الجمعية العمومية الحالية في ضمان استمرار إطلاق خطة "كورسيا" بوصفها مخطط عالمي حقيقي للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي. وكرر التأكيد على ضرورة تركيز الاهتمام على تلك الأولوية القصوى لضمان المضي قدماً في تنفيذ كورسيا.

١٥٩- وتساءل رئيس اللجنة التنفيذية عما إذا كان المشاركون يؤيدون طريقة الرئيس المقترحة للمضي قدماً.

١٦٠- وفي تهنئة المجلس والأمانة العامة على مشروع قرار الجمعية المحدث المتوازن بشأن تغير المناخ، لاحظ مندوب أستراليا أن هناك ثلاث مدارس فكرية بشأن نصه، كما أعرب عنه أثناء مناقشة اللجنة التنفيذية. وأيدت الغالبية العظمى من الدول الإبقاء على النص بالشكل الذي قدمه المجلس في الورقة WP/58. وقد أثارت مجموعة من الدول (الاتحاد الروسي والصين والهند) بعض الشواغل وأعربت عن رغبتها في تعديل النص وفقاً لذلك، كما أثرت مجموعة أخرى من الدول (بما فيها الدول الأوروبية) تعزيز النص المتعلق بوقود الطيران المستدام (SAF) والهدف الطموح العالمي الطويل الأجل للطيران الدولي. واقترح مندوب أستراليا أن تتاح الفرصة لهاتين المجموعتين من الدول لتعميم التعديلات المقترحة على قرار الجمعية المذكورة والنظر فيها عندما تستعرض اللجنة التنفيذية مشروع التقرير إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال.

١٦١- شكر مندوب الصين رئيس المجلس على ملاحظاته بشأن تكافؤ الفرص بين الدول لاقتراح تعديلات والمعاملة المتساوية الممنوحة لهذه المقترحات، وطلب الرد على المسألة الإجرائية التي أثارها سابقاً (انظر الفقرة ١٤٠ أعلاه).

١٦٢- أيد مندوب الاتحاد الروسي هذه التعليقات، وأشار إلى أنه يمكن، في إطار استفساره السابق، عرض ورقة المعلومات WP/605 ("البيان المشترك لوزارة النقل التابعة للاتحاد الروسي وإدارة الطيران المدني في الصين بشأن إنشاء آلية عالمية منصفة وفعالة بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ") أثناء نظر اللجنة التنفيذية في البند ١٧ من جدول الأعمال المتعلق بخطة كورسيا (انظر الفقرة ١٠٩ أعلاه). وأعرب عن تقديره لحكمة رئيس المجلس في اقتراح سبيل للمضي قدماً، وهذا ما أيده.

١٦٣- أكد مندوب المكسيك أن اقتراح رئيس المجلس بإجراء مشاورات مع الدول اقتراح معقول وسيمكّن اللجنة التنفيذية من التوصل إلى توافق في الآراء بشأن مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغير المناخ. وفضل هذا الخيار على ما اقترحه مندوب أستراليا، الذي سيتم بموجبه إجراء مناقشة شاملة لمقترحات الفريقين في اللجنة التنفيذية، التي ستظل بحاجة إلى التوفيق بين وجهات نظرهما بشأن نص قرار الجمعية العمومية.

١٦٤- وأعرب مندوبو الجزائر وكولومبيا وكوستاريكا وإريتريا وإثيوبيا وفرنسا وجورجيا وغواتيمالا وهولندا ونيجيريا وعمان وبولندا والمملكة العربية السعودية وسويسرا وتركيا والولايات المتحدة عن تأييدهم لاقتراح رئيس المجلس. وبذلك، أكد مندوب جورجيا أن دولته تؤيد هدفاً أكثر طموحاً على المدى الطويل للطيران الدولي.

١٦٥- أكد مندوب المملكة العربية السعودية أن بلاده ستقترح خلال عملية التشاور المزمعة تعديلات على أحكام أخرى غير الفقرة ٩ من المنطوق من مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغير المناخ.

١٦٦- كرر مندوب البرازيل تأكيد أن دولته وافقت على نص الفقرة ٩ من المنطوق من قرار الجمعية المذكور بشأن تغيير المناخ بالشكل الذي قدمه المجلس في WP/58 ، وأكد أنه يرى أنه لن يكون من المناسب إعادة فتح المناقشة بشأنها في الوقت الحاضر. ورأت البرازيل أن أفضل وقت لمناقشة التحسينات الممكنة على نص قرار الجمعية العمومية سيكون عند إعداد مؤشرات مناسبة لعملية استعراض كورسيا لعام ٢٠٢٢ وذلك استناداً إلى عمل لجنة حماية البيئة.

١٦٧- أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أن هناك تأييداً ساحقاً للاقتراح الممتاز الذي قدمه رئيس المجلس، وأشار إلى أن المجتمعين سيمضون قدماً وفقاً لذلك. وطلب إلى الدول أن تقدم إلى الأمانة العامة تعديلاتها المقترحة على مشروع قرار الجمعية المحدث بشأن تغيير المناخ (WP/58)، الذي سيعممها على جميع الوفود للنظر فيها.

١٦٨- لاحظت اللجنة التنفيذية أن الرئيس، إلى جانب رئيس المجلس والأمانة العامة، سيتشاور مع بعض الدول لمناقشة التحسينات المحتمل إدخالها على مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن تغيير المناخ (WP/58) المتعلقة بأنواع الوقود المستدام البديلة والهدف الطموح العالمي الطويل الأجل للطيران الدولي، دون التأثير على الدعم الذي حظي به النص حتى الآن.

١٦٩- وافقت اللجنة التنفيذية على الإجراء الذي اقترحه الرئيس في وقت سابق (انظر الفقرات ٨٦-٨٨) بصيغته المعدلة في ضوء المناقشة.

أي أعمال أخرى

البند ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

١٧٠- أبلغ مدير إدارة النقل الجوي اللجنة التنفيذية أنه عملاً بقراره السابق (EX/4)، قام فريق الصياغة المعروف باسم "أصدقاء الرئيس" بمواصلة تنقيح نص "الإعلان العالمي بشأن أمن الطيران" الوارد في ورقة المعلومات رقم WP/528, Revision No.1 (لبنان والمكسيك ونيجيريا وقطر والمملكة العربية السعودية وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة وفنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) مع مراعاة التعليقات الواردة. وقد نشر النص الإنجليزي المقترح لفريق الصياغة الآن على موقع الدورة الأربعين للجمعية العمومية (A40) على شبكة الإنترنت في إطار "الوثائق المرجعية" ("Reference Documents")، ودعي المندوبون إلى إرسال تعليقاتهم بشأنها إلى الأمانة العامة على العنوان الإلكتروني: ASF@icao.int لغاية نهاية ساعات العمل في ٢٠١٩/٩/٣٠ على أبعد تقدير. وبعد استعراض فريق الصياغة للتعليقات، سيصدر نصه المنقح المقترح للإعلان بوصفه الإضافة رقم ١ إلى WP/596 ("مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٢ من جدول الأعمال")، والذي سي طرح للمناقشة في وقت لاحق خلال الدورة.

١٧١- وأعرب رئيس اللجنة التنفيذية عن تقديره للعمل الذي قام به فريق الصياغة المذكور، الذي قادته جنوب أفريقيا وضم أعضاء من الدول والمنظمات التالية: الأرجنتين والبرازيل وكندا ونيوزيلندا ونيجيريا والبرتغال والمملكة العربية السعودية والسنغال وسنغافورة وتوغو والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية واللجنة الإفريقية للطيران المدني والمجلس الدولي للمطارات.

١٧٢- رُفعت الجلسة في الساعة ١٢,٠٥.

محضر الجلسة السادسة

(الأحد، ٢٩/٩/٢٠١٩، الساعة ١٥، ١٤)

المواضيع التي نوقشت

١ - البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كوريا)

- أحدث المعلومات عن "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (خطة كوريا)
- البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كوريا)
- ورقة مقدمة من الدول الأعضاء في "مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية" (COCESNA)
- ورقة مقدمة من فنلندا باسم "الاتحاد الأوروبي" والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" (ECAC)
- ورقة مقدمة من "اللجنة الأفريقية للطيران المدني" ("لجنة أفكاك") باسم الدول الأعضاء البالغ عددها ٥٤ دولة
- ورقة مقدمة من سنغافورة وشاركت في رعايتها أستراليا وكندا وفيجي وإندونيسيا واليابان وجُزر مارشال وناورو ونيوزيلندا وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وترينيداد وتوباغو والولايات المتحدة
- ورقة مقدمة من البرازيل وغواتيمالا وبدعم من الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية" (LACAC)
- ورقة مقدمة من الصين والاتحاد الروسي
- ورقة مقدمة من غواتيمالا وشاركت في رعايتها الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية" (LACAC)
- ورقة مقدمة من الهند
- ورقة مقدمة من كندا
- ورقة مقدمة من غيانا
- ورقة مقدمة من كينيا
- ورقة مقدمة من المكسيك
- ورقة مقدمة من البرازيل
- ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي

- ورقة مقدّمة من "المجلس الدولي للمطارات" و"منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO) و"اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا) و"المجلس الدولي لطيران الأعمال" (IBAC) و"مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية" (ICCAIA)، بالتنسيق مع "مجموعة عمل النقل الجوي" (ATAG)
- ورقة مقدمة من "اتحاد النقل الجوي الدولي"
- ورقة معلومات مقدمة من "المنظمة العربية لطيران المدني" (ACAO)
- ورقة معلومات مقدمة من أستراليا ونيوزيلندا وشاركت في رعايتها فيجي وأندونيسيا وساموا
- ورقات معلومات مقدمة من "جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي" (CASSOS)
- ورقة معلومات مقدمة من جنوب أفريقيا
- ورقة معلومات مقدمة من اليابان
- ورقة معلومات مقدمة من الأرجنتين
- ورقة معلومات مقدمة من المملكة العربية السعودية
- ورقة معلومات مقدمة من أندونيسيا
- ورقة معلومات مقدمة من "اتحاد النقل الجوي الدولي"

٢- البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغيّر المناخ - السياسة العامة والتوحيد القياسي (تابع)

- البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيّر المناخ

٣- البند ١٤ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)

- التطورات المتعلقة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)
- فوائد المشاركة في "دليل المفاتيح العامة" (PKD)
- استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)
- التطورات المتعلقة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP)
- ورقة مقدمة من "اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا) و"المجلس الدولي للمطارات"
- ورقة معلومات مقدّمة من هولندا وكندا

الملحق التاسع - التسهيلات

- تقرير عن تدابير تطهير الطائرات ومكافحة ناقلات الأمراض

— التطورات الخاصة بالملحق التاسع — التسهيلات

- ورقة مقدمة من "المجلس الدولي للمطارات"
- ورقة معلومات مقدّمة من سنغافورة وشاركت في رعايتها المملكة المتحدة
- ورقة معلومات مقدمة من شيلي وبدعم من جميع الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية" (LACAC)
- ورقة معلومات مقدمة من فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء الأخرى في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" (ECAC)
- ورقة معلومات مقدمة من الولايات المتحدة

مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم

- ورقة مقدمة من فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" و"المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية" (EUROCONTROL)
- ورقة مقدمة من "الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات" (ACVFFI)

الاتجار بالبشر في مجال الطيران

- ورقة مقدّمة من الولايات المتحدة
- ورقة مقدّمة من "المجلس الدولي للمطارات" و"اتحاد النقل الجوي الدولي"

الأشخاص ذوو الإعاقة/تسهيل الاستفادة من خدمات الطيران

- وراقات مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة مقدمة من البرازيل باسم مجموعة من الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية" (LACAC)
- ورقة مقدمة من كندا باسم أستراليا و"المجلس الدولي للمطارات" و"اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا)
- ورقة مقدمة من "اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا)
- ورقة معلومات من الصين

قرار تعتمده الجمعية العمومية

- البيان الموحد بسياسات الإيكاء المستمرة في مجال التسهيلات

موجز المناقشات

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

٦- نظرت اللجنة التنفيذية في البند ١٧ من جدول الأعمال بناءً على ورقتي عمل رئيسيتين قدمهما المجلس (WP/56 و WP/59) وما يتصل بذلك من ورقات عمل مقدّمة من الدول والمنظمات الدولية.

٧- قدّم مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) ورقة العمل WP/56 التي عرضت تقريراً عن التقدّم الذي أحرزته الإيكاو منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو بشأن "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (خطة كورسيا)، بما في ذلك: إعداد واعتماد القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة كورسيا، الطبعة الأولى للمجلد الرابع — "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" من الملحق السادس عشر — "حماية البيئة"، في يونيو ٢٠١٨، والتي أصبحت واجبة التطبيق اعتباراً من ٢٠١٩/١/١، وإعداد وإصدار الطبعة الأولى للمجلد الرابع من وثيقة "الدليل الفني البيئي" (Doc 9501) تحت سلطة الأمانة العامة للإيكاو في أغسطس ٢٠١٨، وعناصر تنفيذ خطة كورسيا [أداة الإيكاو لتقييم ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنه" (CERT)، أنواع الوقود المؤهلة في إطار خطة كورسيا، وحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار خطة كورسيا، السجل المركزي لخطة كورسيا (CCR)]. وقدمت الورقة أيضاً تقريراً عن الخطوات التالية.

٨- فيما يخص الأنشطة في مجال التوعية وبناء القدرات في إطار "خطة كورسيا" وذلك لدعم هذه الخطة. قدّمت ورقة العمل WP/56 تقريراً عن تنظيم الحلقات الدراسية وحلقات العمل الإقليمية للإيكاو خلال الفترة الثلاثية الماضية للمساعدة على بناء القدرات في الدول من أجل تطوير نُظم "الرصد والإبلاغ والتحقق" (MRV) لديها. وقد تناولت ورقة العمل أيضاً الأنشطة المنفذة في إطار "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة ACT-CORSIA (المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار "خطة كورسيا") لاسيما إقامة "شراكات الأصدقاء في إطار "خطة كورسيا" بنجاح والتي تضم ١٥ دولة من الدول المانحة وأكثر من ٩٨ دولة من الدول المستفيدة؛ ودورة الإيكاو للتدريب على التحدّق في إطار "خطة كورسيا" والتي وفرت التدريب لهيئات التحدّق المحتملة عن كيفية التحدّق من تقارير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

٩- كما قدّمت ورقة العمل WP/56 معلومات أساسية عن مناقشة المجلس والقرار بشأن الفقرة ١٨ من منطوق "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)" بصيغته المستحدثة، والوارد في المرفق بورقة العمل (WP/59)، بناءً على الصيغة المستخدمة في الفقرات ٧ و ٨ و ٩ من ديباجة القرار ٣٩-٣.

١٠- وقدم مدير "إدارة النقل الجوي" ورقة العمل WP/59 التي اقترح فيها المجلس إدخال تعديلات على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ في ضوء التطورات بشأن "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (كورسيا).

١١- ولاحظ رئيس اللجنة التنفيذية أن جميع الورقات الخمس والعشرين التي قدمتها الدول والمنظمات الدولية في إطار هذا البند من جدول الأعمال تشير إلى التقدم الهام المحرّز خلال الفترة الثلاثية الماضية فيما يخص تنفيذ "خطة كورسيا"، مثل إعداد القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المتصلة بخطة كورسيا وأنشطة بناء القدرات في إطار "أصدقاء خطة كورسيا" بين الدول الأعضاء بالتنسيق الوثيق مع الإيكاو. وأشار إلى أن هذا هو الوقت المناسب لتنهئة بعضنا البعض على التقدّم الكبير المحرّز في ظلّ المستوى غير المسبوق من الجهود والمساهمات من جانب الدول الأعضاء في الإيكاو وقطاع الطيران لتنفيذ

"خطة كورسيا" في الوقت المناسب. وإذ أشار إلى أن الدورة الأخيرة للجمعية العمومية قد اتخذت قراراً بشأن خطة تنفيذية طموحة للغاية، أوضح الرئيس أن جميع الدول الأعضاء، بغض النظر عن مشاركتها في المرحلة التجريبية الطوعية لخطة كورسيا، قد نفذت ما يلزم من خطوات حتى الآن. وتحتاج الدول الأعضاء إلى اللوائح المعمول بها ويتعين على المشغلين تجميع المعلومات عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وكان كل هذا يحدث في جميع أنحاء العالم أثناء حديثه. وشدد على أن هذه الخطوة الهامة للغاية قد تحققت بنجاح بفضل الاستراتيجية الممتازة لبناء القدرات وتوفير الدعم التي وضعتها الإيكاو و"برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا" وكذلك تدريب المشغلين الذي يقوم به قطاع الطيران بالموازاة مع ذلك. وفي معرض الإشارة إلى أن الطيران هو نشاط عالمي، أكد الرئيس أن ذلك يشكل أحد أفضل الأمثلة على تنفيذ إجراء عالمي ومبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٢- وقدّم مندوب المكسيك ورقة العمل WP/267 (تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) حيث رحّب كثيراً بالتقدّم الكبير المحرز في تنفيذ "خطة كورسيا" بفضل برنامج بناء القدرات والتدريب إلى جانب إقامة شراكات الصداقة بين الدول. كما اقترح الخطوات التالية لتنفيذ "خطة كورسيا" بنجاح وأوضح الأهمية الحاسمة لهذا النهج المنسق للإيكاو في تسهيل التعاون العالمي للمساعدة وبناء القدرات للقيام بذلك.

١٣- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/267 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تطلب إلى مجلس الإيكاو إحراز المزيد من التقدم في إعداد وتحديث القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية المتعلقة بخطة كورسيا، بما في ذلك إعداد سائر عناصر تنفيذ الخطة المرتبطة بالوقود المؤهل ووحدة الانبعاثات المؤهلة في إطار "خطة كورسيا"؛
- (ب) أن تطلب إلى الدول الأعضاء مواصلة اتخاذ الإجراءات الضرورية، بما يشمل السياسات واللوائح التنظيمية الوطنية الضرورية في سبيل تحقيق الامتثال لخطة كورسيا بموجب الجدول الزمني المحدد في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر؛
- (ج) أن تؤكد الأهمية القصوى لوجود نهج منسق تضعه الإيكاو لتسهيل التعاون العالمي بشأن تقديم المساعدة وبناء القدرات لتنفيذ خطة كورسيا، وذلك من خلال برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وإبرام شراكات الصداقة بين الدول الأعضاء؛
- (د) أن تشجّع المزيد من الدول على المشاركة الطوعية في خطة كورسيا اعتباراً من عام ٢٠٢١.

١٤- وقدّم المراقب من "مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية" (COCESSNA) ورقة العمل WP/79 Revision No. 1 [إسهامات إقليم أمريكا الوسطى في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)] التي أكدت أن تغيير المناخ جعل دول أمريكا الوسطى تواجه وضعاً متناقضاً حيث إن بلدان الإقليم مسؤولة عن أقل من ٥,٥% من انبعاثات غازات الدفيئة، غير أنه في الوقت ذاته هناك إقرار بأن ذلك يشكل أهم "البؤر الساخنة" في المناطق المدارية، أي من المحتمل أن يكون أكثر المناطق في العالم تعرّضاً للخطر. وهكذا قامت الدول الأعضاء في "مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية" (COCESNA) بإعداد "خطة عمل أمريكا الوسطى" (CAAPER) للحدّ من انبعاثات الطيران المدني الدولي في (COCESNA). بالإضافة إلى ذلك، أعلنت غواتيمالا والسلفادور وهندوراس عزمها المشاركة طواعية في "خطة كورسيا" منذ البداية، أي خلال المرحلة التجريبية (٢٠٢١-٢٠٢٣)، مع التوقّع أن تكون لديها الأولوية كبلدان مشاركة متطوعة من حيث أنشطة بناء القدرات والمساعدة المقدمة من الإيكاو.

١٥- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/79 Revision No. 1 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المقدمة؛
 (ب) تشجيع الإيكاو على إعداد برامج للمساعدة خاصة بأكثر البلدان تأثراً بتغير المناخ، مثل بلدان أمريكا الوسطى.

١٦- قَدِمَ المراقب من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) ورقة العمل WP/177 ("مساهمات الدول الأفريقية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه للطيران الدولي (خطة كورسيا) وأنشطة المساعدة المطلوبة") التي شددت على أهمية المساهمة التي تقدّمها الدول الأفريقية في تنفيذ خطة كورسيا وتقدم تحليلاً عن أهمية مشاركة الدول الأفريقية في الخطة خلال المرحلة التجريبية لضمان تغطية أوسع لمزيد من الطرق الجوية التي ستولد المزيد من التعويضات. وتتناول هذه الورقة بالتفصيل ضرورة الدعم المالي لاقتناء نظام قوي خاص بأدوات تسجيل البيانات وإدارتها من أجل رصد مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن الرحلات الدولية والإبلاغ عنها والتحقق منها من خلال توطيد التعاون وإقامة الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى.

١٧- في ضوء الإشارة إلى أنه خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية أعلنت الدول الأفريقية الأعضاء دعمها الكامل لخطة كورسيا بالشكل المبين في قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ دون أي إدخال تعديل آخر، أبرزت ورقة العمل أنه اعتباراً من تاريخ ٣١/٧/٢٠١٩، تطوعت ١٣ دولة من الدول الأعضاء الأفريقية، تمثل نسبة ٢٣,٦٪ من أصل ٥٥ دولة أفريقية للمشاركة في "خطة كورسيا" منذ البداية. وشجعت الدول الأفريقية على الانضمام طواعية إلى "خطة كورسيا" خلال المرحلة التجريبية لمواجهة التحديات المرتبطة بالتنفيذ وتحقيق المنافع والتأهب للمرحلة الإلزامية (٢٠٢٧-٢٠٣٥). وأكدت ورقة العمل أنه من الأهمية بمكان الاستمرار في تزويد الدول الأفريقية بما يلزم من مساعدة وبناء القدرات. وأُحيط علماً بأن التعليقات الرئيسية المنبثقة عن حلقات العمل الإقليمية بشأن "خطة كورسيا" من قِبل معظم الدول الأفريقية المشاركة كانت تتعلق بالوعي والقدرة الفنية والبشرية على تنفيذ المجلد الرابع من الملحق السادس عشر وإنشاء إطار تنظيمي وطني وتوافر إمكانية جمع البيانات وأدوات الإدارة وكذلك هيئات التحقق في الاقليم.

١٨- واغتمت المراقب من "اللجنة الأفريقية للطيران المدني" (لجنة أفكاك) هذه الفرصة للإعراب عن تقديره للمكتب الإقليمي لأفريقيا الشرقية والجنوبية (نيروبي) والمكتب الإقليمي لأفريقيا الغربية والوسطى (داكار) والمكتب الإقليمي للشرق الأوسط في القاهرة لاستضافتها حلقات العمل الإقليمية بشأن "خطة كورسيا" وشكر الأمانة العامة على التنسيق الممتاز في إطار الاستجابة لنتائج حلقات العمل هذه.

١٩- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/177 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإشارة إلى المعلومات المقدّمة في ورقة العمل هذه؛
 (ب) دعم وتشجيع الدول الأعضاء على المشاركة في المرحلة التجريبية لخطة كورسيا للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٣؛
 (ج) تشجيع الدول الأعضاء على دعم الإيكاو ومواصلة التعاون معها بشأن مبادرة المساعدة في بناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) لتنفيذ ما ورد في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر؛
 (د) تشجيع الدول الأعضاء على إقامة شراكات بشأن المسائل المتعلقة بتغير المناخ وتعزيز التعاون وتبادل المعارف على الصعيدين الإقليمي والعالمي؛
 (هـ) تشجيع الدول الأعضاء على تسهيل تسجيل واعتماد هيئات التحقق في إطار خطة كورسيا؛

- (و) دعم الدول الأعضاء للحصول على نظم رصد قوية لتنفيذ عمليات رصد البيانات والإبلاغ والتحقق وفقاً للمجلد الرابع من الملحق السادس عشر الصادر عن الإيكاو؛
- (ز) تشجيع وتيسير انضمام الدول الأعضاء للمشاركة في لجنة حماية البيئة للطيران؛
- (ح) تكليف الأمانة العامة بتسهيل تدريب المدقق على خطة كورسيا للدول الأعضاء الأفريقية؛
- (ط) تكليف الأمانة العامة بتقديم المعلومات إلى جميع الدول الأعضاء وتيسير اعتماد برامج وحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار خطة كورسيا.

١٥- قدم مندوب سنغافورة WP/229 ("ضمان نجاح تنفيذ خطة كورسيا")، التي قدمتها حكومته وشاركت في رعايتها أستراليا وكندا وفيجي وأندونيسيا واليابان وجزر مارشال وناورو ونيوزيلندا وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وترينيداد وتوباغو والولايات المتحدة. وأعدت ورقة العمل هذه تأكيد قيادة الإيكاو في القضايا البيئية في مجال الطيران وضرورة أن تكون "خطة كورسيا" بمثابة "المقياس العالمي القائم على آليات السوق" (MBM) في مجال الطيران الدولي. وحدد ثلاثة مجالات لمواجهة التحديات الناجمة عن الوتيرة السريعة لتطبيق "خطة كورسيا": بناء القدرات، وهيئات التحقق، والإرشادات. وفيما يتعلق ببناء القدرات، أبرزت ورقة العمل أنه، بالإضافة إلى "مبادرة المساعدة في بناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا" (ACT-CORSIA)، يمكن للإيكاو العمل بشكل وثيق مع مؤسسات قطاع الطيران الأخرى التي تقدم المساعدة الفنية في إطار "خطة كورسيا" لتخصيص الموارد وضمان الاتساق والاستفادة من بناء القدرات على نطاق أوسع. وفيما يتعلق بهيئات التحقق، أكد على وجود عدد محدود من هيئات التحقق المعتمدة أو حتى عدم وجودها في بعض الأقاليم، واقترح أن تُكَمَّل الإيكاو دورات التحقق في إطار "خطة كورسيا" بأنشطة للتوعية موجّهة للدول في الأقاليم التي تُعاني من نقص الخدمات لاعتماد المزيد من هيئات التحقق. وفيما يخص المجال الثالث، شددت ورقة العمل هذه على أن الإرشادات في الوقت المناسب بخصوص أهلية وحدة الانبعاثات في إطار خطة كورسيا وأنواع الوقود المؤهلة من شأنها تيسير قرارات أعمال المشغلين في تلبية متطلبات التعويض المستقبلي في إطار خطة كورسيا وتمكين معدّي المشاريع وموردي الوقود من الاستجابة للطلب المتوقع للتعويضات اللازمة في إطار خطة كورسيا.

١٦- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/229 إلى القيام بما يلي:

- (أ) التأكيد مجدداً على الدور القيادي المستمر للإيكاو في القضايا البيئية المتعلقة بانبعاثات الطيران الدولي وقرار الجمعية العمومية بتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة كورسيا، بوصفها التدبير العالمي القائم على آليات السوق والذي ينطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن الطيران الدولي؛
- (ب) الإقرار بالجهود الكبيرة التي بذلتها الإيكاو والدول الأعضاء وقطاع الطيران في إيصال خطة كورسيا إلى الوضع الحالي للتنفيذ؛
- (ج) الاعتراف بالدور الرئيسي لبرنامج المساعدة وبناء القدرات في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) في دعم الدول لتنفيذ الخطة والطلب من الإيكاو وموامة المساعدة الفنية المقدمة للدول في إطار خطة كورسيا لضمان الاتساق في تنفيذها؛
- (د) الطلب من الإيكاو العمل مع الدول المهمة و"المنتدى الدولي للاعتماد" لزيادة عدد هيئات التحقق المعتمدة لخطة كورسيا لتلبية الطلب في القطاع، بما في ذلك من خلال توفير دورات عن عمليات التحقق في إطار خطة كورسيا ينظمها مكتب الإيكاو للتدريب العالمي على الطيران؛

ه) الاعتراف بأهمية إصدار إرشادات الإيكاو في الوقت المناسب بشأن كل من وحدات الانبعاثات المؤهلة والوقود المؤهل لخطة كورسيا للتعويض عن الانبعاثات في إطار الخطة.

١٧- وقدّم مندوب البرازيل ورقة العمل رقم WP/289 ("منظور بلدان لجنة أمريكا اللاتينية بشأن تدابير الإيكاو فيما يتعلق بالطيران وتغيّر المناخ")، والتي قدّمتها دولته وغواتيمالا، بدعم من الدول الأعضاء في "لجنة أمريكا اللاتينية". ومع الإقرار بأن "خطة كورسيا" خطة هامة تكمل، بشكل مؤقت، التدابير الأخرى ضمن سلة التدابير لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، أكدت ورقة العمل هذه على أنه من الضروري إيجاد سبل لاستكشاف هذه العناصر الأخرى وجعلها مجدية كحلّ طويل الأجل وفعالة. أما بالنسبة لخطة كورسيا، شدّدت ورقة العمل هذه على أن الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية" ملتزمة بتنفيذ "نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا" (CORSA MRV)، وهو ركيزة أساسية من ركائز الخطة، وكانت هناك بعض الشواغل المشتركة التي يتعين على الجمعية العمومية معالجتها.

١٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/289 إلى القيام بما يلي:

- أ) أن تراعي رؤية الإقليم بخصوص أهمية جميع عناصر سلة التدابير، بما في ذلك أنواع الوقود المستدام للطيران؛
- ب) أن تطلب إلى المجلس أن يواصل العمل على تعزيز قدرات الدول من خلال عقد ندوات وحلقات عمل بشأن "الرصد والإبلاغ والتحقق" (MRV) في إطار "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا"؛
- ج) أن تدعو المجلس إلى اتخاذ إجراءات لزيادة التمثيل الجغرافي لدى إجراء المناقشات الفنية بشأن "خطة كورسيا" في إطار "لجنة حماية البيئة"؛
- د) أن تدعو المجلس إلى إجراء تحليل لفائدة وفعالية تكلفة "خطة كورسيا"، بواسطة (CAEP)، مع مراعاة السلامة البيئية والآثار على مختلف فئات المشغلين الجويين الذين سوف يشاركون في عملية الاستعراض لعام ٢٠٢٢.

١٩- وقدّم مندوب الصين ورقة العمل رقم WP/306 ("وجهات نظر بشأن مسار التنفيذ العادل والمنصف لخطة كورسيا") المقدمة من دولته والاتحاد الروسي، ولطالما كانت الصين من الداعين إلى وضع مسار تنفيذ لخطة كورسيا قائم على التشاور الكامل ويضم مشاركة واسعة، بحيث تسهم فيه كل بلد بأقصى ما بوسعها، مع مراعاة الإنصاف والعدالة، في إطار تعاونٍ مريحٍ لجميع الأطراف من أجل تعزيز التنمية المستدامة للطيران الدولي في جميع أنحاء العالم. ومع ذلك، تؤكد ورقة العمل أن الإيكاو لم تراعِ بالكامل شواغل ومواقف مختلف الأطراف في تعزيز تنفيذ خطة كورسيا. وشدّدت كذلك على أنه فقط من خلال ضمان العدالة الإجرائية في اتخاذ القرارات والعدالة الأخلاقية في العناصر الهيكلية للألية، يمكن للبلدان، لا سيما البلدان النامية، أن تصبح أكثر ثقة في جهود الإيكاو لمعالجة مشكلة الطيران الدولي وتغيّر المناخ وإبداء استعداد كبير للمشاركة في التعاون الدولي في تنفيذ "خطة كورسيا". وتؤكد ورقة العمل أيضاً أن الحيز الأكبر من النمو في مجال الطيران الدولي بين عامي ٢٠١٧ و ٢٠٣٧ ستشده البلدان النامية.

٢٠- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/306 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تعترف بأن المسائل المثارة في الفقرتين ٢ و ٣ من الورقة ستقوض الدور القيادي الذي تنتشه الإيكاو، وتضر بثقة البلدان واستعدادها، لا سيما البلدان النامية والبلدان ذات الاقتصادات الناشئة، للعمل معاً على معالجة الانبعاثات الناتجة عن أنشطة الطيران الدولي من خلال الإيكاو؛
- (ب) أن تهيئ فرصاً كافية للبلدان لتسوية الاختلافات والخلافات فيما بينها من خلال الحوار والمفاوضات؛
- (ج) أن تطلب إلى المجلس أن يتخذ، بمساعدة الدول الأعضاء، إجراءات فورية، بما في ذلك النظر بجدية في الفقرة ٤-٣، والتشجيع على إنشاء مسار لتنفيذ خطة كورسيا يتسم بالعدالة والإنصاف، وتضافر جهود البلدان وقدرات كل منها؛
- (د) أن تطلب إلى المجلس، وفقاً للمبادئ الواردة في المرفق بالقرار ٣٩-٢ الصادر عن الجمعية العمومية، وضع مؤشرات من أجل الاستعراض الدوري لخطة كورسيا والمعايير التي تؤدي إلى تعليق تنفيذها، لكي يتسنى للاجتماع المؤقت الرفيع المستوى المزمع عقده في عام ٢٠٢١ التشاور بشأنهما والموافقة عليهما.

٢١- وقدّم مندوب الهند ورقة العمل رقم WP/228 ("خطة كورسيا - التحديات المقترنة بالتنفيذ وضرورة إعادة النظر في معيار انبعاثات خط الأساس") والتي أثارت شاغلين اثنين إزاء البنية الأساسية لخطة كورسيا: ما هي الجهة التي ينبغي أن تكون مسؤولة عن إدارة الانبعاثات أو مشغلي الطائرات أو الدول؛ وكيف ينبغي إصلاح خط الأساس. وفيما يتعلق بالشاغل الأول، أكدت ورقة العمل أنه وفقاً للمبادئ المتفق عليها دولياً لاحتساب انبعاثات غازات الدفيئة المتفق عليها دولياً والمنصوص عليها في "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ" (UNFCCC)، فإن مسؤولية التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة تقع على كاهل الدول الأعضاء وليس على مصادر الانبعاثات القطاعية. ويجري جرد انبعاثات غازات الدفيئة على الصعيد الوطني ويُبلغ عنه دولياً وفقاً للمنهجية الموحدة. وبناء عليه، يتحمل كل بلد المسؤولية بموجب مبادئ الاتفاقية الإطارية عن إصدار غازات الدفيئة ضمن حدوده وعن تنظيمها. وينبغي للإيكاو أن تعتمد مبدأ مماثلاً حيث تكون الدول الأعضاء هي محرك التخفيف من الانبعاثات في قطاع الطيران. وإذا كان لنا أن نطبق نفس المبدأ على الطيران، فإن المنطق يفرض بأن يكون البلد هو المسؤول عما أصدره من غازات الدفيئة خلال الرحلات الجوية الدولية لمواطنيه بصرف النظر عن الشركة التي سافروا على متن طائراتها. بيد أنه في إطار خطة كورسيا وحسبما نصّ عليه القرار ٣٩-٣، فإن انبعاثات كل مشغل طائرة هي التي استندت إليها الخطة.

٢٢- وفيما يخص الشاغل الثاني، أبرزت ورقة العمل أن شركات الطيران في البلدان النامية هي في مرحلة التوسع، في حين بلغت شركات الطيران بالبلدان المتقدمة بالفعل مستويات عالية جداً من العمليات الدولية. وإذا جرى الحفاظ على الحد الأدنى الأساسي للانبعاثات في الفترة ٢٠١٩-٢٠٢٠ فسيكون ذلك أمراً غير منصف بالنسبة لشركات الطيران بالبلدان النامية نظراً لأن التوسّع التشغيلي بأكمله في الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٦ سيتحمّل متطلبات التعويض في إطار "خطة كورسيا". وبالتالي، ينبغي تحديد خط الأساس بطريقة علمية أكثر.

٢٣- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/228 إلى القيام بما يلي:

- (أ) النظر في المبدأ القاضي بأن تكون الدول الأعضاء محرك الاستقرار بالنسبة لانبعاثات الطيران وإسناد مسؤولية خفض الانبعاثات إلى الدول الأعضاء عوض مشغلي الطائرات؛
- (ب) الطلب إلى المجلس أن ينظر في تعديل معيار خط الأساس على النحو المقترح أعلاه وتأجيل سنوات تطبيقه حتى ٢٠٢٥-٢٠٢٦ بالنسبة لشركات الطيران التي ستضم إلى الخطة في المرحلة الثانية؛
- (ج) النظر في وضع معايير بسيطة وفعالة من حيث التكلفة لانتقاء وحدات الانبعاثات بقدر من المرونة، بالنسبة لمشغلي الطائرات من البلدان النامية، وذلك مراعاة لمبدأ المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة؛

- (د) توفير مزيد من الوضوح فيما يخص القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالجوانب القانونية وإجراءات الإنفاذ بموجب "خطة كورسيا" لمساعدة الدول في تنفيذها على النحو المناسب؛
- (هـ) التأكد من عدم مطالبة المشغلين بالامتثال لمجموعات مختلفة من المقترضات لأغراض التخفيف من الانبعاثات في إطار مخططات إقليمية متفرقة، وأن هناك تدبيراً عالمياً واحداً قائماً على آليات السوق لمعالجة انبعاثات الطيران الدولي وتحقيق الهدف الطموح المتمثل في النمو المحايد من حيث الكربون على أكمل وجه؛
- (و) استحداث إجراءات لعقد حوارات ومشاورات فنية بين الدول الأعضاء والإيكاو بشأن تنفيذ "كورسيا" من جانب الدول، بطريقة ميسرة تراعي سيادة الدول، وترمي إلى إضفاء التناغم والتداوب على مختلف النهج التي تتبعها الدول؛
- (ز) التأكد من أن معايير وحدات الانبعاثات تتسق تماماً مع مبادئ "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ" (UNFCCC) ومعايير الاتجار الدولي في التعويضات، والتي أُعدت بموجب المادة 6 من الاتفاقية الإطارية.

٢٤- وقدّم مندوب كندا ورقة العمل رقم WP/227 ("وجهة نظر كندا بشأن تنفيذ خطة كورسيا وبناء القدرات") والتي أبرزت دعم دولته المستمر لخطة كورسيا باعتبارها "التدابير العالمية القائمة على آليات السوق" لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران الدولي و"مبادرة المساعدة في بناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا" (ACT-CORSIA) كمنتهى لبناء القدرات. ومع الإقرار بأن خطة كورسيا قد حققت نجاحاً هائلاً حتى الآن، أشارت ورقة العمل إلى أن العمل لم يكتمل بعدُ وحددت بعض الاعتبارات للأعمال في المستقبل. كما شددت على أهمية بناء القدرات والتدريب.

٢٥- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP227 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإشارة إلى دعم كندا لخطة كورسيا باعتبارها خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الطيران الدولي ودعم بناء القدرات من خلال مبادرة برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)؛
- (ب) الإقرار بأهمية تعاون الدول الأعضاء مع هيئات الاعتماد الوطنية لديها، حيثما أمكن، لتعزيز توافر هيئات التحقق المعتمدة في أقرب وقت ممكن؛
- (ج) الإقرار بأهمية عملية الاستعراض المحددة وتشجيع الدول الأعضاء على تقديم النتائج بشأن المشاكل المطروحة أثناء تنفيذ خطة كورسيا إلى الإيكاو بحيث يمكن إعداد مواد إرشادية إضافية؛
- (د) التأكيد على أهمية موافقة المجلس على برامج وحدات الانبعاثات وأنواع المشاريع المحتملة في الوقت المناسب، وذلك بعد انتهاء الهيئة الاستشارية الفنية من عملية الاستعراض الأولى؛
- (هـ) الإشارة إلى تشجيع كندا كافة الدول الأعضاء في الإيكاو على تأكيد عزمها على المشاركة في خطة كورسيا في أقرب وقت ممكن.

٢٦- وقدّم مندوب غيانا ورقة العمل رقم WP/265 ("التقدم المحرز بشأن حماية البيئة في مجال الطيران في جمهورية غيانا التعاونية") التي بحثت في الجهود المبذولة من غيانا للامتثال لمهام الإيكاو في مجال حماية البيئة وناقشت حاجة الإيكاو إلى استيعاب القدرة المحدودة للدول الصغيرة. وسلطت الورقة الضوء على أنه بالرغم من تصنيف غيانا في فئة "الدول الجزرية الصغيرة النامية"، فقد تعهدت غيانا بالتزامها بالمشاركة في المرحلة التجريبية من خطة كورسيا. وشددت على أنه ينبغي للإيكاو

أن تواصل إقرار مدى تعرّض الدول الصغيرة لآثار تغير المناخ والقيود المفروضة عليها لتحقيق الأمن البيئي. وتتجلى هذه القيود بوضوح في مجالات مثل نقص القدرات التكنولوجية وعدم كفاية رؤوس الأموال البشرية والقيود المالية. وبالتالي، يجب على الإيكاو والدول المتقدمة ألا تتجاهل عدم مشاركة "الدول الجزرية الصغيرة النامية" في "خطة كورسيا" أو عدم تقديم أو استكمال خطط العمل الخاصة بثاني أكسيد الكربون لهذه الدول، بل والاستمرار في التشجيع على تقديم المساعدة بما يضمن "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وذلك وفقاً لمبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢٧- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/265 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن توصي الإيكاو بمواصلة توفير القدرات والمساعدة الفنية للدول النامية؛
 (ب) أن تطلب إلى الإيكاو مواصلة إقرار وتكييف الحد الأدنى لمساهمات ثاني أكسيد الكربون من الدول الصغيرة في مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على المستوى العالمي، مع مراعاة مدى تعرّضها لآثار تغير المناخ.

٢٨- وقدّم مندوب البرازيل ورقة العمل رقم WP/290 ("خطة كورسيا: العمل الضروري في المستقبل")، حيث حدّد جانبين اثنين، في ضوء الإعراب عن دعم دولته لخطة كورسيا، يتطلبان اهتمام خاص من جانب المجلس لضمان نجاح تنفيذ الخطة. ويمثل الجانب الأول في معيار احتساب خط الأساس للنظم الوافدة الجديدة. ويمثل تحديد خط الأساس للنظم الوافدة الجديدة مشكلة لم تعالجها الهيئات الفنية للإيكاو والتي ستتطوي على آثار عملية عند اتباع النهج الفردية. أما الجانب الثاني فهو قرار المجلس بشأن وحدات الانبعاث المؤهلة، والذي ينبغي اتخاذه في أقرب وقت ممكن، مع الإقرار بأهمية آلية "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ" لتوفير الوحدات على نطاق واسع مع ضمان السلامة البيئية.

٢٩- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/290 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تعترف بأن الإيكاو ستقرر بشأن معايير خط الأساس للداخلين الجدد، والنظر في الآثار الناتجة عن قصور المعيار القوي الذي يقيس قيام النهج الفردي؛
 (ب) أن تطلب من المجلس أن يقدم المشورة لتعريف خط الأساس للداخلين الجدد، والذي عليه أن يتفادى الممارسات المضادة للمنافسة؛
 (ج) أن ترحب بإنشاء هيئة استشارية فنية (TAB) وتطلب إلى المجلس النظر في توصياتها في أقرب فرصة ممكنة، مع الاعتراف بالظروف الخاصة لآليات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

٣٠- وقدّم مندوب البرازيل ورقة العمل رقم WP/291 ("ضرورة الانتقال السلس من التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا إلى وقود الطيران المستدام: اقتراح سبيل للمضي قدماً") التي سلطت الضوء على شواغل دولته إزاء ما يلي:
 (١) سبيل تحقيق الأهداف المناخية للإيكاو في الأجل الطويل، مما سيتطلب زيادة في نسب وقود الطيران المستدام (SAF)؛
 (٢) الافتقار إلى سبيل واضح لضمان مسار سلس ويمكن التنبؤ به لإلغاء التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا تدريجياً بحلول عام ٢٠٣٥. ولتبديد هذه الشواغل، تقترح هذه الورقة تكليف المجلس، بدعم فني من "لجنة حماية البيئة"، بدراسة واقتراح آلية للترويج لعملية انتقالية من التعويضات إلى "وقود الطيران المستدام" وغير ذلك من التكنولوجيات.

٣١- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/291 إلى القيام بما يلي:

- أ) الاتفاق على الحاجة إلى اتخاذ مزيد من الإجراءات لضمان الانتقال على نحو منظم وتدرجي اعتماداً على التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا، كجزء من رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بشأن وقود الطيران المستدام وكوسيلة لتحقيق الأهداف المناخية للإيكاو في الأجل الطويل؛
- ب) توجيه طلب إلى المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، لدراسة وإعداد آلية لضمان انتقال سلس من استخدام التدابير القائمة على آليات السوق إلى استخدام وقود الطيران المستدام وغيره من التدابير في إطار حزمة تدابير الإيكاو الرامية إلى ضمان جدوى أهدافها المناخية الطموحة في الأجل الطويل.

٣٢- وقدّم مندوب الاتحاد الروسي ورقة العمل رقم WP/529 Revision No. 1 (الصين فقط) ("تأثير تطبيق خطة كورسيا على زيادة معدلات نمو انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي والحد من السلامة العامة للطيران، سيناريوهات بديلة للإجراءات المناخية التي تتخذها الإيكاو في سياق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة"). وسلط الضوء على الآثار الكارثية لتغير المناخ على البيئة، مثل حرائق الغابات التي حدثت في الأونة الأخيرة في كندا والاتحاد الروسي وكذلك الأعاصير وغيرها من الكوارث الطبيعية، وما ينجم عن ذلك من خسائر في الأرواح. وتشرح ورقة العمل رقم WP/529 لماذا ستؤدي "خطة كورسيا" إلى زيادة انبعاثات الطيران والتأثير السلبي على تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، بما في ذلك السلامة وحماية البيئة والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي. وشدد على أن "خطة كورسيا" ستؤدي إلى تشوهات في الأسواق والمنافسة غير العادلة، وهو ما يتعارض مع "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. بالإضافة إلى ذلك، أثرت شواغل إزاء استخدام الطيران المدني الدولي كمصدر محتمل لتعبئة إيرادات تمويل المناخ للقطاعات الأخرى.

٣٣- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/529 إلى القيام بما يلي:

- أ) النظر في إصدار بديل لمشروع قرار الجمعية العمومية للإيكاو - "بيان موحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة" - تغيير المناخ" المرفق بهذه الوثيقة، الذي ينص على تنفيذ تدابير عالمية تستند إلى السوق على أساس "آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي"؛
- ب) تكليف مجلس الإيكاو باستكشاف إمكانية الشروع في إنشاء قوة طيران متنقلة تحت رعاية الأمم المتحدة لمكافحة حرائق الغابات والكوارث الطبيعية الأخرى، بتمويل من صندوق الإيكاو البيئي الدولي (IEF)، والذي يتوافق تماماً مع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (القرار A/RES/70/1 للجمعية العامة للأمم المتحدة: "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠").

٣٤- وفي معرض الإشارة إلى وجود نحو ٥٠٠ ٠٠٠ مشارك في "مسيرة الشباب" لأغراض المناخ في مونتريال في ٢٧/٩/٢٠١٩، شدد مندوب روسيا على أن الوقت قد حان الآن لاتخاذ إجراءات حقيقية.

٣٥- وقدّم المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) ورقة العمل رقم WP/139 ("وجهات نظر الأياتا بشأن الرصد والإبلاغ والتحقق التابع لخطة كورسيا ووحدة الانبعاثات") التي شددت على أن التوحيد في تنفيذ خطة كورسيا هو العامل الرئيسي ليس فقط لمنع تشوهات الأسواق، ولكن أيضاً للحفاظ على السلامة البيئية لخطة كورسيا. ورحب الاتحاد الدولي في هذه الورقة بالتقدم المحرز خلال الأشهر القليلة الماضية في تطوير المشروع الجديد وإصدار معايير وحدات الانبعاثات واعتمادها. ورحب بالجهود التي يبذلها المجلس لتفعيل الهيئة الاستشارية الفنية وشدد على ضرورة توصل المجلس إلى قرار بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة في عام ٢٠٢٠ على أبعد تقدير ليتمكن مشغلو الطائرات من البدء في التخطيط لمستلزمات التعويض.

٣٦- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/139 إلى القيام بما يلي:

- (أ) التأكيد من جديد على أهمية تقليل تشوهات الأسواق إلى الحد الأدنى بموجب خطة كوريا؛
 (ب) دعوة الدول الأعضاء إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة من أجل الامتثال بخطة كوريا وتنفيذها، وفقاً للملحق السادس عشر، المجلد الرابع؛
 (ج) ملاحظة رأي الأياتا بأن الحفاظ على وصول واسع لمشغلي الطائرات إلى سوق الكربون أمر مهم، مع ضمان السلامة البيئية لوحدات الانبعاثات المؤهلة؛
 (د) ملاحظة رأي الأياتا أنه من الأهمية بمكان أن يتوصل مجلس الإيكاو إلى قرار بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كوريا في عام ٢٠٢٠ على أبعد تقدير.

٣٧- ثم لفت المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) الانتباه إلى القرار بشأن "خطة كوريا" والذي جرت الموافقة عليه بأغلبية ساحقة في الاجتماع العام السنوي الخامس والسبعين لاتحاد النقل الجوي الدولي (سيول، جمهورية كوريا، ٢٠١٩/٦/٣-١)، حيث يقوم "اتحاد النقل الجوي الدولي" بما يلي:

- ١- " يُعيد التأكيد على الدعم القوي من شركات الطيران الأعضاء في "اتحاد النقل الجوي الدولي" لخطة كوريا والتزامها بالامتثال الكامل لمتطلبات نظام "الرصد والإبلاغ والتحقق" المطبقة ومتطلبات التعويض؛
- ٢- " ويحث شركات الطيران الأعضاء في "اتحاد النقل الجوي الدولي" على تنفيذ جميع تدابير كفاءة الوقود المتاحة لمواصلة تحسين كفاءة قطاع الطيران، بما في ذلك الاستثمار في استبدال الأسطول، واتخاذ التدابير التشغيلية والعمل مع شركاء قطاع الطيران لاتخاذ خطوات أكبر في تدابير البنى التحتية؛
- ٣- " ويحث جميع أعضاء "اتحاد النقل الجوي الدولي" على المشاركة في انتقال الطاقة للنقل الجوي في الأجل الطويل نحو وقود طيران مستدام؛
- ٤- " ويحث جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على إعادة تأكيد دعمها لخطة كوريا في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو وإعادة التأكيد على أن خطة كوريا يجب أن تمثل التدبير القائم على آليات السوق المطبق على الرحلات الدولية لاستبعاد التدابير الأحادية المتداخلة أو المزدوجة؛
- ٥- " ولا يتفق مع قرارات عدد من الدول الأعضاء في الإيكاو لتطبيق ضرائب وطنية أو إقليمية وأدوات تسعير الكربون على الطيران الدولي، بالإضافة إلى خطة كوريا، ويرى أن مثل هذه القرارات تتجاهل الالتزامات التي تم التعهد بها في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو؛
- ٦- " ويشجع جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على إظهار دورها القيادي في مجال المناخ والطيران؛
- ٧- " ويشجع جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على النظر في المشاركة في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من متطلبات الموازنة في كوريا بشكل طوعي؛

٨- ويحث جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على التأكد من أن لوائحها المحلية الخاصة بنظام "الرصد والإبلاغ والتحقق" تتماشى بالكامل مع المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، بهدف منع تشوهات الأسواق وتعدد متطلبات نظام "الرصد والإبلاغ والتحقق".

٣٨- وقدّم أيضاً المراقب من "اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا) ورقة العمل رقم WP/193 ("وجهات نظر قطاع الطيران بشأن خطة كورسيا") المقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) و"منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO) و"اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا) و"المجلس الدولي لطيران الأعمال" (IBAC) و"مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية" (ICCAIA) بتنسيق من "فريق العمل المعني بالنقل الجوي" (ATAG). وأعربت الورقة عن دعم قطاع الطيران بقوة لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي التابعة للإيكاو (خطة كورسيا). وأكدت على حقيقة أن خطة كورسيا تمّ اعتمادها مع الاعتراف الواسع بأنها يجب أن تكون التدبير الوحيد القائم على السوق الذي يُطبّق على الرحلات الدولية على أساس أنه لا ينبغي حساب الانبعاثات لأكثر من مرة. ومع ذلك، هناك مخاوف من أن تنفيذ وفعالية خطة كورسيا يمكن أن تقوضها سياسات فرادى الدول ومجموعات الدول التي تطبق أو تفكر في تطبيق أداة تسعير الكربون أو ضريبة التذاكر لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي، بالإضافة إلى خطة كورسيا.

٣٩- ذكر الرئيس بأن ورقات العمل الثلاث التالية قد تم تقديمها أثناء نظر اللجنة التنفيذية في وقت سابق في البند ١٦ من جدول الأعمال: "حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسة والتوحيد" (EX/5)، ورقة العمل WP/102 ("وجهات نظر بشأن استدامة الطيران") التي قدمتها فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني"؛ وورقة العمل WP/266 ("التطورات الأخيرة في جمع ورصد والإبلاغ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي") المقدمة من كينيا؛ وورقة العمل WP/411 ("مساهمات منطقة أمريكا اللاتينية في مسائل تغير المناخ وتنفيذ خطة كورسيا") التي قدمتها غواتيمالا وشاركت في رعايتها الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية.

٤٠- وأُحيط علماً بأن ورقات المعلومات العشر التالية قد قُدمت أيضاً في إطار البند ١٧ من جدول الأعمال: ورقة العمل WP/159 ("إعادة تأكيد إقرار منظمة الطيران المدني العربية بأن خطة كورسيا هي التدبير العالمي القائم على آليات السوق الوحيد المطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي") التي قدمتها "المنظمة العربية للطيران المدني" (ACAO)؛ وورقة العمل WP/472 ("برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا والمحيط الهادئ") التي قدمتها أستراليا ونيوزيلندا وشاركت في رعايتها فيجي وأندونيسيا وساموا؛ وورقة العمل WP/338 ["تنفيذ خطة كورسيا في الدول الأعضاء في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي" (CASSOS)]؛ وورقة العمل WP/339 ["برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا في الدول الأعضاء في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي" (CASSOS)] المقدمة من "جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي"؛ وورقة العمل رقم WP/409 ("مساهمة وآراء جنوب أفريقيا بشأن أعمال حماية البيئة التي تقوم بها الإيكاو") المقدمة من جنوب أفريقيا؛ وورقة العمل WP/482 ("تجربة اليابان في تنفيذ خطة كورسيا") المقدمة من اليابان؛ وورقة العمل WP/527 Revision No. 1 ("تجربة جمهورية الأرجنتين في تنفيذ خطة كورسيا") المقدمة من الأرجنتين؛ وورقة العمل WP/547 ("المساهمة المحتملة لوقود الطيران منخفض الكربون في خفض انبعاثات غازات الدفيئة") المقدمة من المملكة العربية السعودية؛ وورقة العمل WP/548 ("تدابير أندونيسيا ذات الأولوية في الحد من انبعاثات الكربون في قطاع الطيران") المقدمة من أندونيسيا؛ وورقة العمل WP/407 ("دعم اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) لتنفيذ خطة كورسيا من خلال قاعدة بيانات الإبلاغ عن الوقود والانبعاثات" (FRED +)) المقدمة من "اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا).

المناقشة

٤١- بالإشارة إلى ورقة العمل WP/306 (الصين والاتحاد الروسي)، وورقة العمل WP/228 Revision No. 1 (الهند) وورقة العمل WP/529 (التتويج رقم ١ - اللغة الصينية فقط) (الاتحاد الروسي) حيث أُعرب عن شواغل إزاء خطة كورسيا وقُدمت اقتراحات بشأن إجراءات ونهوج محددة، ذكّر الرئيس اللجنة التنفيذية بأن الإيكاو تعمل بشأن مسألة "التدابير العالمية القائمة على آليات السوق" في مجال الطيران الدولي لأكثر من عشر سنوات بمشاركة المجلس، وبدعم فني من "لجنة حماية البيئة" وجميع الدول الأعضاء في الإيكاو، وكذلك من خلال عقد اجتماعات رفيعة المستوى في أوقات زمنية مختلفة. وشدد على أن العملية المتبعة هي عملية تشاورية وشفافة، وأن المعلومات المتعلقة بمختلف مراحل إعداد "خطة كورسيا" والقواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة كورسيا قد قُدمت إلى جميع الدول الأعضاء والجهات المعنية خلال جولتي "حوارات الطيران العالمية" (GLADs) وحلقات العمل الإقليمية السنوية التي انعقدت بين عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٩. وجرت مراعاة الملاحظات المنبثقة عن تلك الفعاليات عند وضع الصيغة النهائية لأحكام خطة كورسيا والقواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة كورسيا. وأكد الرئيس أنه في الدورة الأخيرة للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦، اعتُمدت "خطة كورسيا"، وحظيت بأكثر قدر ممكن من توافق الآراء خلال الجلسة العامة الختامية. وقد انعكس ذلك أيضاً بالفعل حيث لم تُبد أي دولة عضو تحفظاً على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ برمته، وأبدى عدد قليل من الدول الأعضاء تحفظات على بعض الأحكام المحددة لذلك القرار. وفي معرض الإشارة إلى أن الإيكاو كانت تأخذ زمام المبادرة في مجال الطيران الدولي وحماية البيئة، مما يضمن "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، شدد الرئيس على أن هذا كان، وسيظل، شعار عمل الإيكاو. ولذلك، اقترح أن توصي اللجنة التنفيذية بإحالة مشروع قرار الجمعية العمومية بصيغته المستحدثة بشأن خطة كورسيا الوارد في المرفق بورقة العمل WP/59 إلى الجلسة العامة لاعتماده.

٤٢- وبدأ مندوب توفالو بالإشارة إلى أن هذه هي المرة الأولى التي تحضر فيها توفالو أعمال الجلسة العمومية للإيكاو منذ أن أصبحت دولة عضواً في ١٨/١١/٢٠١٧، وأنها تتطلع إلى المشاركة في مشاريع الإيكاو المقبلة والتعلم منها. وأدركت توفالو أن "خطة كورسيا" أمر بالغ الأهمية. وبالرغم من أن توفالو، بصفتها دولة من الدول الجزرية الصغيرة النامية، ولديها مستوى منخفض من النشاط الاقتصادي بما في ذلك نشاط الطيران الدولي، وبالتالي لا تُسهم بأي شكل من الأشكال في انبعاثات غازات الدفيئة العالمية، فقد أيدت بقوة التنفيذ الكامل لخطة كورسيا دون إدخال أي تغييرات، وكذلك وضع هدف المناخ العالمي الطموح طويل لأجل، حيث يشكل تأثير تغير المناخ واقعاً بالنسبة لها ولغيرها من الدول الجزرية الصغيرة. وأكد مندوب توفالو، في هذا الصدد، أنه خلال القمة الخمسين لمننتدى جزر المحيط الهادئ (PIF) التي انعقدت في عاصمة دولته، فونافوتي، من ١٣ إلى ١٦/٨/٢٠١٩، اعتمد قادة المحيط الهادئ إعلاناً قوياً، وهو "إعلان كايناكي الثاني للتعبيل بالعمل بشأن المناخ الآن". وأكد أنه بناء على هذا الإعلان، فإن اتخاذ إجراءات عاجلة أمر أساسي، لأن عدم القيام بما يكفي، أو عدم القيام بأي شيء، ستكون له آثار كبيرة على سُبل عيش سكان جزر المحيط الهادئ ووجودها ذاته.

٤٣- وبالنسبة عن الإيكاو، رحّب رئيس المجلس، الدكتور أولومويا بينارد أليو ترحيباً حاراً بتوفالو بصفتها الدولة العضو رقم ١٩٢ وأعرب عن تقديره لتلك الدولة لما بذلته من جهود للمشاركة في أعمال الدورة الأربعين للجمعية العمومية.

٤٤- وإذ توجّه مندوب أستراليا بالشكر إلى سنغافورة على تقديم ورقة العمل WP/229، حيث شاركت دولته في رعايتها، أشار إلى أن هناك تعبيراً دولياً يُستخدم كلما كانت هناك رغبة في القيام بشيء صعب وضروري لمواصلة القيام بذلك، "المضي في هذا المسار". وأكد أن أستراليا تريد من الجمعية العمومية "أن تُبقي على خطة كورسيا".

٤٥- وأكد مندوب بنغلاديش أن إحدى المسائل التي تثير قلق دولته هي أن تنفيذ "خطة كورسيا" لا يوقف نمو قطاعات الطيران في البلدان النامية، مما قد يؤثر سلباً على تنميتها الاجتماعية والاقتصادية. وبالتالي يؤيد ورقة العمل WP/229 (سنغافورة) وورقة العمل WP/265 (غيانا) وورقة العمل WP/228 Revision No. 1 (الهند).

٤٦- وتأكيداً على أن الإيكاو هي المنظمة المناسبة للتصدي بفعالية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، فقد أعرب مندوب شيلي عن دعمه لتنفيذ "خطة كورسيا" في جميع أنحاء العالم في الوقت المناسب. وأوضح أن شيلي، بمساعدة الإيكاو، أنشأت برنامج "الرصد والإبلاغ والتحقق" في ١/١٩/٢٠١٩، إلى جانب الإطار التنظيمي اللازم.

٤٧- وأكدت مندوبة نيجيريا أن دولتها أشادت بالتقدم الذي أحرزته الإيكاو بشأن "خطة كورسيا" وكذلك نجاح "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا"، حيث تُعتبر نيجيريا إحدى الدول المانحة. وأعربت نيجيريا عن تأييدها لورقة العمل WP/56 وورقة العمل WP/59 (المجلس). ودعّمت بوجه خاص: جميع التعديلات المقترحة إدخالها على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ والواردة في الورقة الأخيرة؛ وأن تكون "خطة كورسيا" هي أداة "الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق" الوحيدة المطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي تقادياً لاحتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على آليات السوق، وبالتالي التأكد من احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط. وعلى نفس المنوال، أعربت نيجيريا (لجنة أفكاك) عن تأييدها لورقة العمل WP/177 وورقة العمل WP/139 (الأياتا).

٤٨- وفي معرض الإشارة إلى مداخلة مندوب توفالو، أكد مندوب فرنسا مجدداً أن تغيير المناخ بالنسبة للعديد من الدول الأعضاء في الإيكاو يمثل أزمة وأنه من الضروري للغاية اتخاذ إجراءات عاجلة لمعالجة ذلك. وشكر كندا على تقديمها ورقة العمل WP/227، التي أوضحت أنه خلال المرحلة الأولى من "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا"، التي ركزت على إعداد خطط مراقبة الانبعاثات والأطر القانونية، انخرطت كندا، بالشراكة مع فرنسا، والدول الأعضاء في "منظمة الدول الناطقة باللغة الفرنسية" (الفرانكوفونية)، وبالشراكة مع كل من فرنسا وأستراليا، ساعدت العديد من دول الشرق الأوسط. وأكد مندوب فرنسا أن دولته ستشارك بحماس في المرحلة الثانية من "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا". وهنأ "لجنة أفكاك" على ما قامت به من أنشطة في القارة الأفريقية تيسيراً لتنفيذ "خطة كورسيا"، بالشكل المبين في ورقة العمل WP/177. كما دعا مندوب فرنسا إلى التوصية بأن تعتمد الجلسة العامة مشروع قرار الجمعية العمومية بصيغته المستحدثة بشأن "خطة كورسيا" بالشكل المبين في المرفق بورقة العمل WP/59.

٤٩- وفي معرض إعادة التأكيد على أن "خطة كورسيا" هي نتيجة متوازنة بدقّة للمفاوضات والحلول التوفيقية المكثفة بين جميع الدول الأعضاء في الإيكاو، أكد مندوب سنغافورة أن دولته لا تؤيد فكرة إدخال تنقيحات جوهرية على "خطة كورسيا" الآن لأن فتح جزء منها يهدد بفتح جزء آخر. وبما أن مصداقية الإيكاو وأوساط الطيران الدولي لمعالجة تغيير المناخ ترتبط ارتباطاً وثيقاً بتنفيذ "خطة كورسيا" بنجاح، فقد رأت سنغافورة أنه ينبغي بالتالي التركيز على تنفيذ الخطة بنجاح وفي الوقت المناسب. وبعد ذلك، وبناءً على الخبرة العملية المكتسبة في تنفيذ "خطة كورسيا"، يمكن أن تكون الإيكاو وأوساط الطيران الدولي أكثر طموحاً وتسعى إلى إدخال تحسينات على ذلك. وفيما يتعلق بعناصر تنفيذ "خطة كورسيا" الأخرى، أكدت سنغافورة أنه من المناسب مواصلة العمل في المجالات الناشئة مثل وحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار "خطة كورسيا" وأنواع الوقود المؤهلة في إطار "خطة كورسيا".

٥٠- وأوضح مندوب اليابان أن دولته تشاطر مندوب أستراليا وجهة نظره بأنه ينبغي للإيكاو "الإبقاء على خطة كورسيا". وأعربت اليابان عن تأييدها لورقتي العمل WP/56 و WP/59 (المجلس) وأيدت بالكامل "خطة كورسيا"، والتي شكلت إنجازاً كبيراً للدورة الأخيرة للجمعية العمومية ولللمجلس منذ ذلك الوقت. وتبدأ دولٌ عديدة الآن في اتخاذ إجراءات لازمة لتنفيذ "خطة كورسيا" وفقاً للمجلد الرابع من المرفق السادس عشر، واعتبرت اليابان أنه لا ينبغي وقف تقدّم "خطة كورسيا" لأن تغيّر المناخ يشكل مسألة ملحة. وبناءً عليه، لا تستطيع اليابان دعم فكرة إدخال تغييرات جوهرية على "خطة كورسيا". وستواصل دعم المناقشات المتعلقة بعدة أمور منها "خطة كورسيا" في المجلس و"لجنة حماية البيئة" وكذلك "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا".

٥١- وأعرب مندوب غواتيمالا أيضاً عن دعمه لورقة العمل WP/56 وورقة العمل WP/59 وكذلك الأعمال المتعلقة بخطة كورسيا والتي ستضطلع بها "لجنة حماية البيئة" في الفترة الثلاثية المقبلة. وفي ضوء التأكيد على أهمية الطبيعة، شدّد على الحاجة إلى اتباع نهج موحّد لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي والاستثمار في مجموعة كاملة من مختلف المشاريع للحد من هذه الانبعاثات، لاسيما في البلدان النامية. وأكّد مندوب غواتيمالا مجدداً أنه لا بدّ أن تشارك الدول طواعيةً في المرحلة التجريبية من "خطة كورسيا". واغتمت هذه الفرصة لإبراز ورقة المعلومات WP/81 [الورقة الخضراء لمؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)] التي قدمتها الدول الأعضاء في "مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية" وأخذتها اللجنة التنفيذية في الاعتبار أثناء مناقشتها السابقة (EX/5) من البند ١٦ من جدول الأعمال: "حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسة والتوحيد القياسي". استندت الورقة الخضراء لهذه المؤسسة إلى "خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" وأهداف التنمية المستدامة لديها، وتحديداً تلك المتعلقة بالإدارة البيئية والطاقة والمياه والمعالجة الشاملة للنفايات وإدارة المواد. ومن المتوقع أن تصبح هي "الدليل البيئي للشركات" لمنع وتصحيح وإصلاح الآثار المحتملة على النظم البيئية للمرافق والأنشطة العادية لمؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية. وأوصت غواتيمالا بأن تُدرج الإيكاو المبادئ المذكورة في مختلف برامجها.

٥٢- وقام مندوب الهند عند التأكيد على الشواغل التي أثارها دولته في ورقة العمل WP/228 Revision No. 1 ("خطة كورسيا - تحديات التنفيذ والحاجة إلى استعراض معايير الانبعاثات الأساسية") (انظر الفقرات ٢١-٢٣ أعلاه)، بالتأكيد أنه ينبغي للجمعية العمومية أن تراعيها على النحو الواجب عند اعتماد أحدث مشروع لقرار الجمعية العمومية بشأن "خطة كورسيا" المرفق بورقة العمل WP/59 لأن ذلك من شأنه أن يعزّز "خطة كورسيا" ويجعلها تتسم بالمزيد من الإنصاف والعدل.

٥٣- وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أن دولته تؤيد موقف الهند بالشكل المنصوص عليه في ورقة العمل WP/228 Revision No. 1 واعتبر أن اقتراح الهند سيساعد على معالجة مسألة النظم الوافدة الجديدة. وإذ أكد على دعم ورقة العمل WP/306 (الصين والاتحاد الروسي)، فقد أشار إلى أنه فهم أن الآراء المعرب عنها في الورقتين المذكورتين سوف تتعكس في تقرير اللجنة التنفيذية بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال. وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/59 التي تحتوي على مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا، أكد مندوب الاتحاد الروسي أن دولته لا يمكنها دعم فقرات العمل (ب، و ج و د). وأشار إلى أن الصين والهند والاتحاد الروسي قدمت إلى الأمانة العامة ما لديها من تغييرات مقترحة بشكل مشترك على قرار الجمعية العمومية هذا، وشدد على أن الاتحاد الروسي لا يمكنه دعم القرار الأخير حتى تجري مراعاتها.

٥٤- وأعرب مندوب الصين عن تأييده لهذه المداخلة، وكذلك البيانات السابقة التي أدلى بها وفود الهند والاتحاد الروسي والبرازيل. وفي معرض التأكيد على أن تقديم المساعدة وبناء القدرات إلى الدول النامية كان ذا أهمية كبيرة لتنفيذ "خطة كورسيا"، شدّد على أنه ينبغي التركيز على تحسين قدرتها على التنمية المستدامة. وفي معرض الإشارة إلى أن العديد من الورقات المقدمة

أوضحت أن الدول ستواجه تحديات عديدة في تنفيذ "خطة كورسيا" في شكلها الحالي، حذر مندوب الصين من أنه إذا كان على الجمعية العمومية الإسراع في اعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن خطة كورسيا دون فهم كامل للظروف الوطنية للدول، فلا يمكن ضمان تنفيذه.

٥٥- وأكد مندوب الصين أن سياسة الإيكاو بشأن "وقود الطيران المستدام" لم تكن عقلانية ولم تكن ناجحة. وشدد على أنه بما أن كل دولة من الدول الأعضاء في الإيكاو البالغ عددها ١٩٣ دولة كانت على مستوى مختلف من التنمية الاقتصادية، فلا ينبغي أن يكون للمنظمة سياسة واحدة تناسب الجميع؛ بدلا من ذلك، ينبغي أن تراعي الظروف الوطنية لكل دولة. وأكد مندوب الصين أنه سيكون من غير الصحيح أن تتبع الإيكاو المسار الخاطئ، أي المضي قدماً بخطة كورسيا في شكلها الحالي، دون إجراء أي تغييرات عليه. وأعاد مندوب الصين التأكيد على أن الصين والهند والاتحاد الروسي قدمت إلى الأمانة العامة تغييراتها المقترحة بشكل مشترك على مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدث بشأن خطة كورسيا (WP/59)، وأعرب عن أمله في أن تراعي الجمعية العمومية جميع التعليقات المقدمة خلال الدورة الأربعين للمضي قدماً في التنفيذ الفعال والعاقل لخطة كورسيا.

٥٦- ولفت مندوب بنين الانتباه إلى ورقة العمل WP/177 (لجنة أفكاك)، وأثنى على جهود الإيكاو لتيسير تنفيذ خطة كورسيا، وأعرب عن تقديره للتدريب الذي ستحظى به في الفترة ٢١-٢٥ أكتوبر ٢٠١٩ دولته، وكذلك بوركينافاسو وبوروندي والكونغو وجمهورية الكونغو الديمقراطية والغابون والنيجر والسنغال وتوغو، في إطار المرحلة الثانية من شراكة الصداقة الخاصة ببرنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) مع كندا وفرنسا.

٥٧- وفي معرض تأييد ورقة العمل WP/56 ورقة العمل WP/59 (المجلس)، أكد مندوب كولومبيا أن خطة كورسيا ينبغي أن تكون أداة "التدابير العالمية القائمة على آليات السوق" الوحيدة التي يجري تطبيقها على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي وأنه ينبغي تنفيذها على النحو المبين في هاتين الورقتين.

٥٨- وأكد مندوب سويسرا أن دولته والدول الأوروبية الأخرى تدعم بقوة الأنشطة التي تقوم بها الإيكاو، إلى جانب الدول من مختلف المناطق في جميع أنحاء العالم، لتسهيل تنفيذ خطة كورسيا وبناء القدرات والقدرات عند الحاجة، وستواصل القيام بذلك. وبالتالي، دعت سويسرا ودول أوروبية أخرى الدول الأخرى إلى أن تحذو حذوها وتعلن عن استعدادها للمشاركة طوعية في خطة كورسيا منذ بداية المرحلة التجريبية. وأبرز مندوب سويسرا أن هناك أكثر من ١٠٠ دولة لم تتطوع بعد، وأكد أنه لا يزال هناك مجال كبير للمشاركة في هذا المخطط العظيم منذ البداية.

٥٩- شدد مندوب إثيوبيا على أن الأداء الفعال لنظام النقل الجوي الدولي يعتمد على درجة عالية من التوحيد واللوائح والمعايير والإجراءات وأن فرض الدول أو مجموعات الدول لتدابير أحادية الجانب يقوض تلك الوظائف. وأشار إلى أنه كان على هذا الأساس أن تم اعتماد خطة كورسيا في الجمعية العمومية الأخيرة، مع الاعتراف الواسع بأنه ينبغي أن تكون خطة كورسيا هي أداة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق الوحيدة التي يجري تطبيقها على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي. وشدد مندوب إثيوبيا على أن أي "تدابير عالمية قائمة على آليات السوق" إضافية للحد من تأثير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي لن تؤدي إلا إلى خلق عقبة رئيسية أمام التطوير السليم والاقتصادي والمنظم للنقل الجوي الدولي. لهذه الأسباب، أيد وجهات نظر قطاع الطيران بشأن خطة كورسيا على النحو المنصوص عليه في WP/193 (المجلس الدولي للمطارات) و"منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO) والأليات و"المجلس الدولي لطيران الأعمال" (IBAC) و"المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء" (ICCAIA)، وبتنسيق من "فريق عمل النقل الجوي" (ATAG)).

٦٠- وشكر مندوب مصر جميع الدول التي تعمل جاهدة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي. وفي معرض الإشارة إلى أن الجمعية العمومية موكلة إلى رئيسها التأكد من أن تتوصل إلى توافق في الآراء بشأن هذه المسألة الهامة، شدد على الحاجة إلى مراعاة التمثيل الجغرافي وضمان عدم وجود أوجه تناقض بين سياسة الإيكاو فيما يتعلق بخطة كورسيا والقرارات الأوسع نطاقاً المتخذة على مستوى الأمم المتحدة. وشدد مندوب مصر كذلك على الحاجة إلى مراعاة التنمية المستدامة بناءً على أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة وقدرة كل بلد على المشاركة في خطة كورسيا، وإشراك المجتمع المدني في عملية اتخاذ القرارات. ولذلك فهو يؤيد: ورقة العمل WP/56 وورقة العمل WP/59 (المجلس)؛ الفقرات المتعلقة بالإجراءات (د وه) و (و) و (ز) من الورقة WP/228 Revision No. 1 (الهند)؛ وورقة العمل WP/139 (الأياتا)؛ ومختلف الأوراق التي أشارت إلى تقديم المساعدة في تنفيذ خطة كورسيا وفقاً لمبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٦١- وأشار مندوب البرازيل إلى أن دولته تشارك القلق الذي أعربت عنه كندا في ورقة العمل WP/227 بشأن عدد قليل من هيئات التحقق المعتمدة وأرائها بشأن أهمية عملية استعراض "خطة كورسيا" أثناء تنفيذ الخطة. بالإضافة إلى ذلك، أعربت البرازيل عن تأييدها لورقة العمل WP/411 (غواتيمالا) وورقة العمل WP/229 (سنغافورة) وورقة العمل WP/139 (الأياتا). وفيما يتعلق بورقة العمل WP/306 (الصين والاتحاد الروسي)، اعتبرت البرازيل أن الجهات المشاركة في تقديم الأوراق قد أثارت مخاوف هامة إزاء العبء الثقيل الذي تتحمله أسواق البلدان النامية جزاء تنفيذ "خطة كورسيا" وأكدت أنه ينبغي مراعاة ذلك عند استعراض "خطة كورسيا" من أجل تحسين المساواة التنظيمية للخطة.

٦٢- وفي معرض إشارة مندوب جمهورية كوريا إلى أن دولته أيدت ورقتي العمل WP/56 و WP/59 (المجلس)، فقد أوضح أنه يعتبر الأنشطة المتعلقة بخطة كورسيا التي نُفذت منذ دورة الجمعية العمومية الماضية ذات مغزى كبير، بما في ذلك دعم الدول الأعضاء الذي يروج له المجلس والأمانة العامة لضمان التنفيذ الناجح لخطة كورسيا. وتزى جمهورية كوريا أنه بالرغم من ضيق الوقت، فإن التنفيذ الناجح للخطة من شأنه أن يعزز المزيد من الجهود من جانب المجتمع الدولي للتصدي لتغير المناخ. ونفذت جمهورية كوريا بفعالية أنشطة الإيكاو المتعلقة بخطة كورسيا من خلال حلقات عمل/ندوات الإيكاو الإقليمية وتخطط لمواصلة التعاون مع الإيكاو والدول الأعضاء فيها في هذا الصدد.

٦٣- وأكد مندوب الولايات المتحدة أن دولته تؤيد اقتراح الرئيس بإحالة مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا (WP/59) إلى الجلسة العامة لاعتماده، وهو ما ورد أيضاً في ورقة العمل WP/229 (سنغافورة). وفي معرض الإعراب عن تقدير الملاحظات التي أدلى بها مندوب أستراليا بشأن خطة كورسيا، أدركت الولايات المتحدة أنه في الوقت الحالي يعتبر تنفيذ خطة كورسيا أمراً صعباً ومملاً وحساساً: فقد أرادت بعض الدول أن تسير بوتيرة أسرع، بينما كان البعض الآخر يتساءل عن بعض المبادئ التي تم الاتفاق عليها في الجمعية العمومية الأخيرة في عام ٢٠١٦. وقد أيدت الولايات المتحدة بالكامل فكرة المضي في المسار فيما يتعلق بخطة كورسيا. كما وافق على الملاحظات التي أدلى بها مندوب البرازيل فيما يتعلق بالعمل المقبل في معالجة المسائل المتعلقة بالنظم الوافدة الجديدة ووحدات الانبعاثات المؤهلة. وأدركت الولايات المتحدة أن هناك عملاً شاقاً في المستقبل وهي ملتزمة بإكماله.

٦٤- وفي معرض الإعراب عن التقدير كذلك لملاحظات الرئيس بشأن الاعتبارات المتأنية التي أُدرجت في خطة كورسيا، أعربت الولايات المتحدة عن رغبتها في إظهار الطابع الطوعي للمراحل التجريبية والمراحل الأولى، والنهج التصاعدي الذي يساعد الدول على اختيار المشاركة فيها بناءً على رغبتها، والتوزيع الديناميكي الذي شهد تغييراً من حيث التخصيص بين النمو الفردي والنمو القطاعي من أجل تبييد المخاوف إزاء خط الأساس المذكور، والأهم من ذلك، كما أوضح ذلك مندوب البرازيل في مداخلة،

عملية الاستعراض التي سمحت بإجراء ما يلزم من تحديث على "خطة كوريا" بعد تنفيذ الخطة. وفي ضوء ما سبق، أعربت الولايات المتحدة عن دعمها الكامل لفكرة المضي قدماً ومواصلة المسار فيما يتعلق بخطة كوريا.

٦٥- وأشار مندوب إيطاليا إلى أن دولته تؤيد العمل المتعلق بخطة كوريا التي قامت به الإيكاو على مدى السنوات الثلاث الماضية وأيدت ورقتي العمل WP/56 و WP/59 (المجلس). بالإضافة إلى ذلك، أقرت إيطاليا ورحبت بورقة العمل WP/177 (AFCAC)، وأيدت مداخلات وفود فرنسا وأستراليا واليابان وغيرها.

٦٦- وأشارت مندوبية أيرلندا إلى أن دولتها تدعم نهج سلة التدابير لتحقيق هدف الإيكاو العالمي الطموح المتمثل في النمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠، والذي كانت خطة كوريا أحد العناصر الأساسية فيه. وأشارت إلى أن جميع الجهات المعنية في مجال الطيران قد عملت طويلاً وبجد لتحقيق الاتفاق التاريخي بشأن خطة كوريا وأن الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية قد توصلت إلى الإجماع اللازم للمضي قدماً في هذا المخطط. علاوة على ذلك، في السنوات الثلاث الماضية، وضع مجلس الإيكاو وأجهزته المعنية القواعد والإجراءات اللازمة لتنفيذ خطة كوريا. وهي تَمْضي على المسار الصحيح وفي مرحلة متقدمة. وبما أن أيرلندا اعتبرت أنه من الضروري الحفاظ على الزخم ومواصلة التحرك معاً في اتجاه واحد، فإنها لم تعتبر أنه ينبغي للإيكاو أن تحوّل تركيزها بعيداً عن خطة كوريا، كما هو مقترح في بعض الأوراق التي قُدمت. ووافقت أيرلندا على الآراء التي أعرب عنها وفدا أستراليا والولايات المتحدة - "الإبقاء على خطة كوريا".

٦٧- وفي إطار الدعوة أيضاً إلى المضي في الطريق، أكد مندوب جورجيا أن خطة كوريا كانت بالفعل على المسار الصحيح للتنفيذ وفي مرحلة متقدمة. ونظراً لأنه اعتبر أن بدء أي عمل جديد بشأن التدابير البديلة من شأنه أن يخطر بإفشال التقدم المطلوب بشأن خطة كوريا، فقد اتفق مع المندوبين الذين تحدثوا لصالح الإبقاء على خطة كوريا في شكلها الحالي. وأعرب مندوب جورجيا عن دعمه الكامل لورقة العمل WP/56 وورقة العمل WP/59 في هذا الصدد.

٦٨- وأعرب مندوب مقدونيا الشمالية عن دعمه الكامل لعمل الإيكاو بشأن خطة كوريا والتزامها بضمان التنفيذ الفعال للخطة من قبل الدول. وحذر من أن أي محاولات لإدخال بعض التغييرات أو المرونة الفردية في خطة كوريا من شأنها أن تتعارض مع مبدأ الإيكاو الأساسي لعدم التمييز وأن تؤدي إلى تشوهات حادة في الأسواق، وشدد على أنه يجب رفضها من قبل الجمعية العمومية.

٦٩- ولاحظ مندوب هولندا أن الموجز الممتاز الذي قدمه الرئيس أوضح تماماً العملية الدقيقة التي اتخذتها الإيكاو لمعالجة جميع الشواغل التي أثيرت سابقاً بشأن خطة كوريا، والتي أعقبتها جهود حثيثة على مدى السنوات الثلاث الماضية لوضع تدابير تنفيذ الخطة. وشكّل كل هذا العمل الأساس لمواصلة تطوير خطة كوريا، بهدف بدء المرحلة التجريبية الطوعية في عام ٢٠٢١. وفي حين أقرت هولندا بالحاجة إلى المزيد من الدعم ومراعاة الظروف الخاصة للدول، فقد رأت أيضاً أن هناك حاجة إلى مشاركة أوسع لجعل خطة كوريا "التدابير القائمة على آليات السوق" تتسم حقاً بطابع عالمي.

٧٠- وأشار مندوب الكاميرون إلى أن بلاده تؤيد ورقة العمل WP/56 وورقة العمل WP/59 (المجلس)، وكذلك ورقة العمل WP/177 (لجنة أفكاك). وفي حين أن الكاميرون ستشارك طواعية في مشروع خطة كوريا منذ البداية، فقد شددت على الحاجة إلى أن توفر الإيكاو المزيد من بناء القدرات، وكذلك المواد الإرشادية، بشأن مسألة التحقق من تقارير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لأن معظم الدول النامية ليست لديها هيئة تحقق معتمدة.

٧١- أشارت مندوبه نيوزيلندا إلى أن دولتها تدعم خطة كورسيا باعتبارها "التدابير العالمية القائمة على آليات السوق" الوحيدة لإدارة المخاطر لقطاع الطيران الدولي وشجعت الدول الأخرى على المشاركة فيها. وأيدت نيوزيلندا الموقف الذي أعرب عنه وفود فرنسا وسنغافورة وغيرهما من أن مشروع قرار الجمعية العمومية بصيغته المستحدثة بشأن خطة كورسيا (WP/59) سيُحال، دون إدخال تغييرات جوهرية، إلى الجلسة العامة لاعتماده. وإذ لاحظ مندوب نيوزيلندا أن تغيّر المناخ لا يعرف التمييز، فقد شدّد على أنه لا ينبغي للجمعية العمومية أن تميز هي الأخرى. كما أوضحت في وقت سابق أثناء مناقشة اللجنة التنفيذية للبلد ١٦ من جدول الأعمال (EX/5)، وكما أكد المندوبون الآخرون لاحقاً، فإن تأثير تغير المناخ على دول جزر المحيط الهادئ والدول الجزرية الصغيرة النامية سيكون شديداً. وشدّد مندوب نيوزيلندا على أن بعض الجزر ستختفي إذا لم تتحرك الجمعية العمومية الآن بشأن خطة كورسيا، وشدّد على أن الجمعية العمومية لا يمكنها الانتظار لاتخاذ الإجراء المناسب. ويجب أن تبذل قصارى جهدها للتأكد من أن قطاع الطيران الدولي قد أدى دوره في التخفيف من حدّة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بما يضمن عدم اختفاء أي بلد. وكانت خطة كورسيا بمثابة الخطوة الأولى لتحقيق ذلك.

٧٢- وأكد مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة أن خطة كورسيا كانت أحد أعظم إنجازات الدورة الأخيرة للجمعية العمومية، وأشار إلى أن دولته تؤيد التنفيذ الفعال للخطة بالكامل واتفق مع البيان السابق لرئيس المجلس (EX/5) على أن الأولوية الأولى هي عدم تعريض خطة كورسيا للخطر والمضي قدماً بها. كما أيدت جمهورية تنزانيا المتحدة بالكامل ورقة العمل WP/177 (لجنة أفكاك). وأعادت التأكيد أن عمليات تجميع البيانات والرصد والإبلاغ والتحقق لا تزال تمثل تحدياً رئيسياً في معظم الدول، لا سيما البلدان النامية، وأنه من أجل تعزيز تطوير نظام متماسك والاستعداد لتلبية متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق، لابدّ من تعزيز برنامج بناء القدرات للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بناءً على التجربة الناجحة لمشروع المساعدة المشترك بين الاتحاد الأوروبي والإيكاو .

٧٣- وإذ اتفق مندوب فنلندا مع العديد من المتحدثين السابقين على أنه لا ينبغي تتبع مسار الجمعية العمومية في مرحلة التحضير النهائية لخطة كورسيا، أعرب عن دعمه لمشروع قرار الجمعية العمومية بصيغته المستحدثة بشأن خطة كورسيا بالشكل المعروف في المرفق بورقة العمل WP/59.

٧٤- وأيد مندوب المملكة العربية السعودية بالمثل النص الحالي لقرار الجمعية العمومية المذكورة بشأن خطة كورسيا. وبالإضافة إلى ذلك، أيد ورقة العمل WP/177 (لجنة أفكاك)، وكذلك ورقة العمل WP/229 (سنغافورة). وأشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن مسألة الاستعراض الدوري لخطة كورسيا كانت هامة جداً لدولته، أنه بينما كان منفتحاً على مختلف الاقتراحات المقّمة في هذا الصدد أثناء المناقشة، فقد اعتبر أن الاستعراض الدوري يجب أن يستند إلى المرفق بمشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغير المناخ (WP/58) مبنياً المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي.

٧٥- وأشارت مندوبه كندا إلى أن دولتها أيدت أيضاً قرار الجمعية العمومية بشأن مشروع خطة كورسيا كما هو معروض في ورقة العمل WP/59. وأشارت إلى أن العمل المطلوب لمعالجة القضايا الرئيسية لتنفيذ خطة كورسيا، مثل وحدات الانبعاثات المؤهلة، وخط الأساس للجهات الوافدة الجديدة وعملية الاستعراض، جارية بشكل كافٍ أو مخطط لها حسب الحاجة. ولم تؤيد كندا أي بنود عمل من شأنها إعادة فتح باب المناقشة بشأن أي من العناصر الأساسية لخطة كورسيا التي عمل الجميع بجد لتحقيق توافق في الآراء بشأنها.

٧٦- وأوضحت مندوبة الأرجنتين أن دولتها تدعم تنفيذ خطة كورسيا وجميع التدابير ذات الصلة التي اتخذت حتى الآن كما جرى تلخيصها في ورقة العمل WP/56 وورقة العمل WP/59 (المجلس). فضلت الأرجنتين المضي قدماً في تنفيذ الخطة لأنها اعتبرت أن خطة كورسيا هي أداة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق الوحيدة التي يجري تطبيقها على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي وكانت تنفذها بنفسها. ووافقت الأرجنتين على أهمية مراعاة جميع الشواغل التي أثرت أثناء عملية استعراض خطة كورسيا، بالإضافة إلى تحديات التنفيذ التي جرت مواجهتها خلال المرحلة التجريبية. وأعربت الأرجنتين عن تأييدها لمشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا بالشكل المعروض في المرفق بورقة العمل WP/59.

٧٧- وفي معرض إعراب مندوب ألبانيا عن دعمه الكامل لعمل الإيكاو المتصل بخطة كورسيا كما هو موصوف في ورقة العمل رقم WP/56 (المجلس)، شارك الرأي الذي أعرب عنه مندوب أستراليا والعديد من المندوبين الآخرين بأن على الجمعية العمومية "الإبقاء على خطة كورسيا".

٧٨- وأكدت مندوبة الإمارات العربية المتحدة أن الإيكاو والدول الأعضاء فيها قد عملوا بجد خلال السنوات العشر الماضية لتحقيق توافق في الآراء بشأن خطة كورسيا، التي اعتمدها الدورة الأخيرة للجمعية العمومية في القرار ٣٩-٣. وهنأت جميع الدول التي قادت مرحلة التنفيذ لعام ٢٠١٩ وشاركت فيها. وفي حين أشارت مندوبة الإمارات العربية المتحدة إلى أن دولتها لم تشارك للأسف في المرحلة الأولى من "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا"، فقد شكرت جميع الدول المانحة التي شاركت فيه وقدمت الدعم للدول الأخرى. وأوضحت أن الإمارات العربية المتحدة، بناءً على تجربتها الحالية في تنفيذ خطة كورسيا، أصبحت الآن قادرة على أن تكون واحدة من الدول المانحة لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وأن تدعم الدول الأخرى في منطقتها بخبراتها. وشددت مندوبة الإمارات العربية المتحدة على أن خطة كورسيا كانت حلاً وسطاً موجزاً للغاية، حيث دعت إلى الحفاظ على نص مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا بالشكل المعروض في المرفق بورقة العمل WP/59.

٧٩- في ضوء الإعراب عن تأييد ورقة العمل WP/56 وورقة العمل WP/59 (المجلس)، اتفق مندوب المكسيك مع مندوب أستراليا والعديد من المتحدثين السابقين الآخرين على أن الجمعية العمومية يجب أن تواصل المسار فيما يتعلق بخطة كورسيا.

٨٠- وعند إعراب مندوب غواتيمالا عن دعمه لمشروع كورسيا، شدد على ضرورة أن يكون للجمعية نهج أكثر اتساقاً، حيث حث الدول على دعم خطة كورسيا باعتبارها أداة "التدابير العالمية القائمة على آليات السوق" الوحيدة التي يتم تطبيقها على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي مع الإشارة إلى أن المشاركة في هذا المخطط كانت على أساس طوعي. وشدد على أنه من المهم أن تتضمن جميع الدول إلى خطة كورسيا، واقترح عقد دورة استثنائية للجمعية في غضون عام أو عام ونصف على وجه التحديد بشأن خطة كورسيا من أجل مناقشة آراء الدول في هذا الشأن وتشجيع مشاركتها في المخطط.

٨١- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن تأييده لهذا الاقتراح، وكذلك مداخلة مندوب الصين. وأشار إلى أن الصين والهند والاتحاد الروسي قد قدموا إلى الأمانة تغييراتهم المقترحة بشكل مشترك على مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن تغيير المناخ المرفق بورقة العمل WP/58 (انظر الفقرة ٩٤ من EX/5)، وكرر التأكيد على هذه التغييرات والاقتراح بنقل المرفق الذي يحتوي على المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق (MBMs) للطيران الدولي إلى مشروع قرار الجمعية العمومية المحدث بشأن خطة كورسيا والمرفق بورقة العمل WP/59. بالإضافة إلى ذلك، استقر مندوب

الاتحاد الروسي مرة أخرى عما إذا كان بإمكانه تقديم ورقة المعلومات WP/605 التي تحتوي على بيان مشترك من وزارة النقل في الاتحاد الروسي وإدارة الطيران المدني في الصين بشأن إنشاء آلية عالمية منصفة وفعالة بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ (انظر الفقرتين ١٠٨ و ١٦٣ من EX/5).

٨٢- وفي معرض الإعراب عن تأييد هذه التعليقات، أكد مندوب الصين أن لبلاده نية صادقة لدعم خطة كورسيا وليس منع الإيكاو أو أي من الدول الأعضاء فيها من المضي قدماً في تنفيذها. وأكد أن الجهود التي بذلتها الصين في هذا الصدد على مدى السنوات الثلاث الماضية لا تقل عن الجهود التي بذلتها أي دولة متقدمة، وأكد أن موقف الصين يتمثل في تعزيز مساهمة كل دولة في تنفيذ خطة كورسيا بأفضل ما لديها من قدرة. وأعرب مندوب الصين عن أمله في أن يتيح الرئيس فرصاً كافية لجميع الأطراف للتعبير بشكل كامل عن آرائها بشأن خطة كورسيا.

٨٣- ورداً على النقطة الأولى التي أثارها مندوب الاتحاد الروسي، أوضح رئيس المجلس أن المرفق المذكور يحدد المبادئ التوجيهية التي يجب تطبيقها لتصميم وتنفيذ أي نوع من "التدابير العالمية القائمة على آليات السوق" في مجال الطيران الدولي وقد أدرج في مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغير المناخ حيث إن الأخير يتعلق بجميع عناصر سلة التدابير لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، والتي كان أحد عناصرها هو "التدابير العالمية القائمة على آليات السوق". وشدد على أن مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا يتعلق فقط بهذه الخطة المحددة. وبالتالي، لم ير رئيس المجلس أي سبب لنقل المرفق وطلب من الاتحاد الروسي والصين والهند قبول أن يظل جزءاً من مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغير المناخ.

٨٤- ورداً على النقطة الثانية التي أثارها مندوب الاتحاد الروسي، أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه يمكن تقديم ورقة المعلومات المذكورة أعلاه WP/605 في نهاية المداخلات في إطار البند ١٧ من جدول الأعمال (انظر الفقرة ٩٨ أدناه).

٨٥- وإذ أكدت مندوبة المملكة المتحدة أن دولتها كانت منذ فترة طويلة داعماً قوياً لجهود الإيكاو لضمان مساهمة قطاع الطيران بشكل فعال في معالجة تغير المناخ، فقد شددت على أنها تعتقد اعتقاداً راسخاً أن خطة كورسيا أساس ممتاز للمجتمع العالمي للبناء عليها لمواصلة معالجة الآثار السلبية لانبعاثات الطيران الدولي على المناخ. لذلك، اتفقت مع مندوب أستراليا على أنه يجب على الجمعية العمومية "الإبقاء على خطة كورسيا" وأيدت مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا بالشكل المعروض في ورقة العمل WP/59.

٨٦- وأعرب مندوب تركيا أيضاً عن دعمه للنص الحالي لمشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا بالشكل المعروض في المرفق بورقة العمل WP/59 وأكد أنه لا ينبغي تطبيق أي تدابير بديلة أخرى على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي. وأعاد التأكيد على أنه تم التوصل إلى حلّ وسط كبير بشأن خطة كورسيا في الجمعية العمومية الأخيرة في عام ٢٠١٦، وشدد على الحاجة إلى التركيز على تنفيذ هذه الخطة.

٨٧- وأعرب مندوب كوستاريكا عن تأييده لمخلص الرئيس بشأن كورسيا. وأشار إلى أن كوستاريكا رائدة في حماية السلام والطبيعة، وسلط الضوء على أنها، تمشياً مع اتفاق باريس وأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، وضعت خطة وطنية لإزالة الكربون من اقتصادها بحلول عام ٢٠٥٠، والتي تضمنت خطة جريئة متوسطة وطويلة المدى لإصلاح النقل واستخدام الطاقة وإدارة النفايات واستخدام الأراضي. ودعت كوستاريكا جميع الدول إلى وضع خطط وطنية لإزالة الكربون.

٨٨- وفي معرض الإعراب عن دعم ورقة العمل WP/56 ومشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا كما هو معروض في المرفق بورقة العمل WP/59، شدد مندوب أيسلندا على أنه لا ينبغي للجمعية العمومية أن ترجع إلى الوراء بل المضي إلى الأمام فيما يتعلق بالبيئة.

٨٩- وأعرب مندوب مالطة عن تأييده لورقة العمل WP/229 (سنغافورة)، وكذلك اقتراح الرئيس بأن تحيل اللجنة التنفيذية مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا (WP/59) إلى الجلسة العامة لاعتماده. وتحدث لصالح الإبقاء على قرار الجمعية العمومية هذا ومشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغيير المناخ (WP/58) في شكلهما الحالي.

٩٠- وأكدت مندوبة اليونان أن دولتها تدعم عمل الإيكاو بشأن خطة كورسيا كما هو مبين في ورقة العمل WP/56 وأنها ملتزمة بضمان التنفيذ الناجح للخطة. وفي هذا الصدد، دعت اليونان الدول الأخرى إلى الانضمام إلى خطة كورسيا. وأعربت عن تأييدها لمشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا بالشكل المبين في ورقة العمل WP/59 ووافقت على أنه ينبغي للجمعية العمومية "الإبقاء على خطة كورسيا".

٩١- وفي معرض الإعراب عن التأييد لمداخلة رئيس المجلس، شدد مندوب فرنسا على أن النص الحالي كان بمثابة حل وسط تم التفاوض عليه وصولاً إلى الرسالة ذاتها وأنه من المهم للغاية تجنب مخاطر إعادة فتحه. وأكد أنه لا بد من "الإبقاء على خطة كورسيا" حيث كان هناك الكثير من العمل الذي يتعين القيام به على أساس هذه الخطة.

٩٢- وفي معرض تهنئة الإيكاو على العمل الذي أنجزته فيما يتعلق بخطة كورسيا، وافق مندوب الجزائر على أنه ينبغي للجمعية "الإبقاء على خطة كورسيا" من خلال تقديم المساعدة في التنفيذ إلى الدول حتى تتمكن من وضع خطط عمل وطنية مناسبة.

٩٣- وأعرب مندوب النرويج عن دعمه لورقة العمل WP/56 وورقة العمل WP/59 (المجلس)، بالإضافة إلى التعليقات التي أدلى بها مندوب فرنسا، من بين أمور أخرى.

٩٤- وأكدت مندوبة سلوفاكيا أن دولتها، على غرار الدول الأخرى الأعضاء في الاتحاد الأوروبي و "اللجنة الأوروبية للطيران المدني"، تدعم بقوة مجموعة تدابير الإيكاو، بما في ذلك خطة كورسيا، كأداة رئيسية لتحقيق هدف نمو الإيكاو المحايد للكربون. وأعربت عن تأييدها للمضي قدماً في تنفيذ خطة كورسيا والقيام بالمزيد من العمل لتحسين ما هو مطروح الآن على الطاولة.

٩٥- وأشار مندوب أندونيسيا إلى أن دولته تعترف بشكل كامل بالعمل المنهجي والهام الذي تقوم به الإيكاو بشأن المسائل المتعلقة بخطة كورسيا بالشكل المبين في ورقة العمل WP/56، وأيدت مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا كما ورد في ورقة العمل WP/59. بالإضافة إلى ذلك، أعربت أندونيسيا عن تقديرها لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا، لا سيما لمساهمات الدول المانحة في مساعدة الدول الأخرى في التحضير لتنفيذ خطة كورسيا.

٩٦- وأكدت المراقبة من "جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي" أن هذا الجهاز قد أيد أيضاً ورقة العمل WP/56 ومشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن خطة كورسيا الملحق بورقة العمل WP/59. وأبرزت أن دول

"جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي" قد استفادت من "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا"، وشكرت الإيكاو والدول المانحة التي شاركت فيه. ولاحظت المراقبة من "جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي" أنه بينما تم إنجاز الكثير فيما يتعلق بخطة كورسيا، لا يزال هناك الكثير الذي يتعين القيام به، حيث لا تزال بعض الدول مترددة في المشاركة في الخطة. وانتقلت مع مندوب أستراليا والعديد من المندوبين على أنه يجب على الجمعية العمومية "الإبقاء على خطة كورسيا".

٩٧- ورحب المراقب من "الاتحاد الدولي لعمال النقل" (ITF) بالإجراءات التي تتخذها الإيكاو وقطاع الطيران وعدد كبير من الدول للتخفيف من بعض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران المدني الدولي من خلال برنامج خطة كورسيا والعناصر الأخرى من سلة المقاييس. وأكد أنهم لم يفعلوا ما يكفي، مع ذلك، لأن تغير المناخ يمثل أخطر تهديد في حياة هذا الجيل وأعمار الأجيال القادمة. قام أعضاء "الاتحاد الدولي لعمال النقل" منذ فترة طويلة بحملات لضمان أن يكون الانتقال إلى اقتصاد أكثر استدامة عادلاً اقتصادياً واجتماعياً للعمال. وكان الانتقال العادل مطلباً رئيسياً في المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية (ILO) من أجل انتقال عادل نحو اقتصادات ومجتمعات مستدامة بيئياً للجميع. وقد قبلت النقابات العمالية أنه من الضروري النظر في كيفية نقل الوظائف بشكل عادل لإنقاذ الكوكب، وأدركت أن ذلك سيحتاج إلى عمل. نظراً لأن عمال الطيران كانوا بحاجة إلى وظائف على كوكب مستدام، فقد رحب أعضاء "الاتحاد الدولي لعمال النقل" بقيادة الإيكاو في الحد من بصمة الكربون لقطاع الطيران. ومع ذلك، كان من الضروري الحصول على دعم والتزام جميع الدول والجهات المعنية لإحداث التغيير. ويتعين أن يكون هذا الاختلاف مستداماً وجوهرياً وجذرياً لإحراز تقدم كبير في مثل هذه الفترة الزمنية القصيرة.

٩٨- ثم قدم مندوب الاتحاد الروسي ورقة العمل WP/605 باسم دولته والصين، نص البيان المشترك لوزارة النقل في الاتحاد الروسي وإدارة الطيران المدني في الصين بشأن إنشاء آلية عالمية منصفة وفعالة بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ على النحو التالي:

"شاركت وزارة النقل في الاتحاد الروسي وإدارة الطيران المدني في الصين (يُشار إليها فيما بعد باسم "الأطراف") بنشاط وبناء في الحملة العالمية بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ. فإن الأطراف،

"إذ تسلّم بضرورة تطوير الطيران المدني الدولي بطريقة آمنة ومنظمة، وأنه ينبغي إنشاء خدمات النقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص وتشغيلها بشكل سليم واقتصادي،

"إن الاعتراف بهدف الكربون المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠ (CNG2020) يضع تكلفة وأعباء لا داعي لها على البلدان النامية ودول الأسواق الناشئة، التي سيشهد طيرانها الدولي نمواً أسرع، لتتأثر موضوع الطيران الدولي وتغير المناخ، والذي لم يراع بالكامل الاحتياجات المشروعة ذات الأولوية لتلك البلدان من أجل تحقيق نمو اقتصادي مستدام وتحسين مستويات معيشة شعوبها،

"وإذ تعيد التأكيد أن الطيران المدني الدولي لن يستخدم كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات لتمويل المناخ للقطاعات الأخرى وأن تدابير الإيكاو القائمة على السوق ينبغي أن تضمن المعاملة العادلة لقطاع الطيران الدولي فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى،

"وإذ تشير إلى أن الأطراف، من بين جهات أخرى، لديها مخاوف جدية بشأن التحديات والمشاكل من حيث الشرعية والإنصاف والجدوى والفعالية في تطوير خطة كورسيا، الأمر الذي من شأنه أن يخلق عقبات كبيرة أمام الجهود الموحدة للدول لمعالجة الطيران الدولي وتغير المناخ بطريقة منسقة،

"وإذ تؤكد من جديد أن الحصول على الدعم المالي والفني لبناء القدرات أمر ضروري للبلدان النامية وبلدان الأسواق الناشئة لتنفيذ خطة كورسيا،

"وإذ تعيد التأكيد على عزمها المستمر على التعاون مع الآخرين، والمساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة وإنشاء آلية عالمية منصفة وفعالة بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ.

"وبعد الاتفاق على دعوة الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو إلى القيام بما يلي:

"أ) أن تُعيد التأكيد أن جهود الإيكاو بشأن القضايا البيئية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة، لن تسمح للمنظمة بالتدخل في الأمور التي تدخل أساساً في نطاق الولاية القضائية المحلية للدول؛

"ب) تعترف بأن "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ" مع اتفاق باريس الخاص بها هي المنصة الرئيسية للدول لمعالجة جميع انبعاثات غازات الدفيئة التي من صنع الإنسان، والتي يجب ألا تنتهك مبادئها وطرائقها في استجابة الإيكاو للطيران الدولي وتغير المناخ؛

"ج) تحترم الاختلافات بين الدول في السياسات المحلية وبناء القدرات والهيكل الاقتصادي والامتثال عن نهج واحد يناسب الجميع لتنفيذ خطة كورسيا؛

"د) تسمح لفرادى الدول بالبحث عن حلول خاصة بها لمعالجة الطيران الدولي وتغير المناخ، بما في ذلك خطة التنفيذ المحددة وطنياً لخطة كورسيا، والتي تناسب ظروفها الوطنية على أفضل وجه؛ ومطالبة فرادى الدول بتحديث حلولها بشكل دوري؛

"هـ) تُعيد التأكيد أن المساهمة الفردية للدول في طيران يراعي البيئة ودائري ومنخفض الكربون لا تنطبق على الطائرات المسجلة في دولة أخرى دون إجماع متبادل ولا ينبغي أن تؤدي إلى عواقب سلبية على النمو المستدام للطيران المدني الدولي؛

"و) تطلب من المجلس، بدعم من لجنة حماية البيئة، القيام بترتيب مؤسسي للحوار والتشاور الدوليين، يحترم السيادة الوطنية ويستلهم ما تنص عليه اتفاقية الطيران المدني الدولي بشأن تحسين مرافق الملاحة الجوية، من أجل التعزيز التدريجي للمواءمة والقابلية للمقارنة في طموحات الدول ومنهجياتها/معاييرها للتصدي لانبعاثات الطيران؛

"ز) تطلب أيضاً من المجلس، بدعم من "لجنة حماية البيئة"، تطوير نظام بديل لتوفير حوافز اقتصادية لخفض حقيقي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي على أساس التحديث الفني العالمي لقطاع الطيران، بهدف المساهمة في تحسين سلامة الطيران وتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة في جميع الدول الأعضاء في الإيكاو؛

"ح) تشجع رئيس مجلس الإيكاو على إبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بموقف الدول التي انضمت إلى هذا البيان المشترك.

"ترحب الأطراف بدعم الدول الأخرى و/أو انضمامها إلى البيان المشترك".

٩٩- شددت مندوبة الهند على أن دولتها تؤيد تأييداً كاملاً، من حيث المبدأ، البيان المشترك المذكور أعلاه الصادر عن وزارة النقل في الاتحاد الروسي وإدارة الطيران المدني في الصين (WP/605)، والذي أبرز العديد من القضايا التي ترغب فيها. وأكدت أن الهند تود العمل داخل الإيكاو للتعامل مع تغير المناخ وتود أن تنظر الدول الأخرى بجدية في المسائل التي أثرت في ذلك البيان المشترك.

١٠٠- وفي معرض تلخيص المناقشة، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية أقرت بالإعداد الناجح للقواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المتعلقة بخطة كورسيا التي أعدتها الإيكاو في هذا الصدد وبالتقدم المحرز في إعداد مختلف عناصر تنفيذ خطة كورسيا. واعترف بأنه، بالرغم من أن تنفيذ الخطة يسير قُدماً على النحو المطلوب، هناك حاجة إلى مواصلة إعداد وتحديث القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المتعلقة بخطة كورسيا وما تبقى من عناصر تنفيذها مثل أنواع الوقود المؤهلة ووحدات الانبعاثات الخاصة بالخطة.

١٠١- وفيما يتعلق بوحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار خطة كورسيا، أحاطت اللجنة علماً بالآراء وجهات النظر التي قدمتها الدول بشأن الحاجة إلى قرار المجلس في الوقت المناسب، والحاجة إلى الإقرار بالظروف الخاصة لآليات "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ"، والمرونة وتسهيل إمكانية استفادة المشغلين من الوحدات المؤهلة على نطاق واسع مع ضمان السلامة البيئية لخطة كورسيا. وفي هذا الصدد، أشارت اللجنة إلى ورقة العمل WP/56، التي تضمنت تقريراً عن الأعمال الجارية للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) في تقييم برامج وحدات الانبعاثات وفقاً للمعايير المعتمدة، وأنه من المتوقع إحالة توصياتها الأولى إلى اللجنة كي ينظر فيها المجلس في مارس ٢٠٢٠.

١٠٢- وفيما يتعلق بمسألة التحقق في إطار خطة كورسيا، أحاطت اللجنة علماً بآراء الدول وأقرت بأهمية تعاون الإيكاو والدول الأعضاء وهيئات الاعتماد الوطنية لديها لزيادة توافر هيئات التحقق المعتمدة، بما يُسهل استفادة مشغلي الطائرات منها. وفي هذا الصدد، أقرت اللجنة بأن الأمانة العامة للإيكاو قدمت دورات تدريبية عن التحقق في إطار "خطة كورسيا" لتسهيل اعتماد هيئات التحقق، وأنها تعمل أيضاً مع "منتدى الاعتماد الدولي" (IAF) لتسهيل أنشطة الاعتماد من قبل هيئات الاعتماد الوطنية.

١٠٣- وأحاطت اللجنة علماً بآراء الدول بشأن مشاركة المزيد من الدول في عمل "لجنة حماية البيئة" بشكل متوازن جغرافياً. وفي هذا الصدد، أشارت اللجنة إلى أن المجلس قام في عام ٢٠١٨ باستعراض وتقييم توجيهات "لجنة حماية البيئة"، بما في ذلك التخلي عن الحد الأقصى لعدد الأعضاء أو المراقبين في "لجنة حماية البيئة" الذين يفترض ترشيحهم كخبراء من قبل الدول.

١٠٤- وأحاطت اللجنة علماً بأنه فيما يخص الطلب المحدد المتعلق بتحديد معايير انبعاثات خط الأساس للنظم الوافدة الجديدة في إطار خطة كورسيا، طلب المجلس بالفعل من "لجنة حماية البيئة" إدراج مجال العمل المحدد هذا في برنامج عملها للفترة الثلاثية المقبلة.

١٠٥- وأحاطت اللجنة علماً بأن العديد من الدول رحبت بالتنفيذ الناجح لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا. كما أعربت عن تقديرها لمساهمات الدول الأعضاء في إقامة شراكات الصداقة في إطار خطة كورسيا

لمساعدة الدول على تنفيذ خطة كورسيا. كما أكدت اللجنة على أهمية اتباع نهج منسق للتدريب الذي تقدمه الإيكاو، وأعربت عن دعمها لمواصلة "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا" في المستقبل.

١٠٦- وأحاطت اللجنة علماً بأن ٨١ دولة قد أعلنت مشاركتها الطوعية في خطة كورسيا منذ بدايتها. وقد ارتفع العدد من ٦٥ دولة منذ اعتماد خطة كورسيا في الدورة الأخيرة للجمعية العمومية في أكتوبر ٢٠١٦. ووافقت اللجنة على أن هذا العدد المتزايد يشكل مؤشراً إيجابياً للغاية، وأقرت بأهمية وفوائد أنشطة بناء القدرات والمساعدة لتمكين المزيد من الدول من الانضمام. وشجعت الدول الأعضاء التي أعربت عن استعدادها للإعلان عن مشاركتها الطوعية في خطة كورسيا على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

١٠٧- وبالنسبة لمسألة الاستعراض الدوري لخطة كورسيا، أحاطت اللجنة علماً بأراء الدول، بما في ذلك بشأن النهج والتحليلات المحتملة، والنظر في الانتقال من خطة كورسيا إلى استخدام "وقود الطيران المستدام". وفي هذا الصدد، شددت اللجنة على أن الفقرتين ٩ (ز) و ١٨ من قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ تتضمنان إرشادات وطلبت من المجلس إجراء الاستعراض الدوري للخطة مرة كل ثلاث سنوات اعتباراً من عام ٢٠٢٢، وإصدار توصيات لكي تنظر فيها الجمعية العمومية. كما أحاطت علماً بأن "لجنة حماية البيئة" قد أدرجت بالفعل مهمة لإعداد منهجيات وإجراءات للاستعراض الدوري لخطة كورسيا في برنامج عملها خلال الفترة الثلاثية المقبلة، التي وافق عليها المجلس.

١٠٨- وعند النظر في القرار المنقح للجمعية العمومية ٣٩-٣ بشأن خطة كورسيا، أعربت أغلبية واضحة من الدول عن تأييدها لمشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق بورقة العمل WP/59 دون إدخال أي تغيير آخر، في حين أحاطت اللجنة علماً بالشواغل التي أعربت عنها بعض الدول، بما في ذلك تلك الواردة في ورقة العمل WP/306 (الصين والاتحاد الروسي) ورقة العمل WP/228 (التنقيح رقم ١ (الهند) وورقة العمل WP/529 (التنقيح رقم ١ - اللغة الصينية فقط) (الاتحاد الروسي). وبعد أن أدلت بعض الدول الأعضاء ببيانات شفهية، قدمت ثلاث دول أعضاء (الصين والهند والاتحاد الروسي) إسهامات مكتوبة إلى الاجتماع ونُشرت على موقع الإيكاو على الإنترنت.

١٠٩- ووافقت اللجنة التنفيذية على أن توصي الجلسة العامة بأن تعتمد مشروع النص بصيغته المستحدثة لقرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق بورقة العمل WP/59 دون إدخال أي تغيير.

١١٠- ورداً على استفسار من مندوب الصين، أكد الرئيس أنه لن يكون هناك مجال آخر لمناقشة ورقة العمل WP/59 في اللجنة التنفيذية. وفي معرض الإعراب عن الأسف إزاء هذا القرار، أعرب مندوب الصين عن أمله في أن تتعكس الآراء المُبدأة خلال هذا الاجتماع في تقارير ومحاضر اللجنة التنفيذية وفي تقريره إلى الجلسة العامة في إطار البند ١٧ من جدول الأعمال. ويُيد مندوباً الاتحاد الروسي والهند بقوة هذا البيان.

البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسة العامة والتوحيد القياسي (تابع)

البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو

في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

١١١- ثم عادت اللجنة التنفيذية (EX/5) إلى البند ١٦ من جدول الأعمال، حيث قدّم رئيس المجلس تقريراً عن نتائج المشاورات غير الرسمية التي أجراها هو ورئيس اللجنة التنفيذية والأمانة العامة مع الدول فيما يتعلق بمشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغير المناخ المقدم من المجلس في ورقة العمل WP/58.

١١٢- وأشار رئيس المجلس إلى أنه عقب استعراض التعديلات التي أُدخلت على قرار الجمعية المذكور والمنبثقة عن ورقة العمل WP/102 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني") وغيرها من ورقات العمل الأخرى، التغييرات المقترحة بشكل مشترك من قبل الصين والهند والاتحاد الروسي، والتعليقات التي أُبديت أثناء عملية المشاورات غير الرسمية المذكورة، كان هناك اقتراح أن تقبل اللجنة التنفيذية النصّ بالشكل المقدم في ورقة العمل WP/58 وتوافق على عدم إجراء أي تغيير آخر عليه. وأوضح أنه بدلاً من مجرد التوصية بأن "تطلب الجمعية العمومية تقديم المزيد من العمل بشأن الجدوى من وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل، وفقاً لمتطلبات الفقرة ٩ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، في الدورة المقبلة للجمعية العمومية"، وفقاً للفقرة د) من الإجراءات بورقة العمل WP/55 (المجلس)، سيعكس تقرير اللجنة التنفيذية التعليقات المُبدأة ومفادها أن هذا العمل بشأن الجدوى من وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل ينبغي أن يحظى بالأولوية، وأنه إذ يتعين على لجنة حماية البيئة أن تقرر إن كان هذا الهدف ممكناً، فينبغي لها إذن طرح خيارات للنظر فيها. كما ينبغي للمجلس إعداد خارطة طريق تنفيذية لهذه الخيارات على أساس المبادرات والإجراءات الجارية أو المزمعة، بما في ذلك التكنولوجيات والشراكات المبتكرة، من أجل جعل هذا المسعى ممكناً. بالإضافة إلى ذلك، وتماشياً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي أطلقتها الإيكاو، ينبغي تقديم الدعم للدول التي هي في أمس الحاجة، لا سيما بناء القدرات والمساعدة. وشدّد رئيس المجلس على أنه لا يمكن النظر في الهدف العالمي الطموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي بمعزل عن الأمور الأخرى، وأنه لا بد من إدراج جميع الشروط المحددة التي تجعله قابلاً للتحقيق.

١١٣- وأشارت نائبة المدير لشؤون البيئة (DD/ENV) إلى أن النص المقترح إدراجه في تقرير اللجنة التنفيذية بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال كان على النحو التالي:

"يجب على المجلس، بدعم فني من قبل لجنة حماية البيئة، وبالتشاور مع الدول وقطاع الطيران وغيرها من الجهات المعنية، إعطاء الأولوية للعمل بشأن الجدوى من وضع 'هدف عالمي طموح طويل الأجل' لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، وتقديم الخيارات الحالية للنظر فيها خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو. وعند القيام بذلك، ينبغي للمجلس أيضاً إعداد خارطة طريق لتنفيذ خيارات وضع 'هدف عالمي طموح طويل الأجل'، استناداً إلى المبادرات القائمة والمُقررة، بما في ذلك التكنولوجيات المبتكرة والشراكات بين الدول وقطاع الطيران، مع توفير الدعم اللازم للدول التي هي في حاجة إلى ذلك في إطار مبادرة 'عدم ترك أي بلد وراء الركب'، لا سيما فيما يتعلق ببناء القدرات والمساعدة اللازمة".

١١٤- وأكد رئيس اللجنة التنفيذية أن هذا اقتراح معقول للغاية وأيده من أجل المضي قدماً في هذا الشأن.

١١٥- وفي معرض الإعراب عن تقدير الجهود التي بذلها رئيس المجلس والرئيس والأمانة العامة، أبدى مندوب الصين اعتراضه على اختتام المناقشة بشأن مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغير المناخ، وأوصى اللجنة

التنفيذية بقوة بإجراء مناقشة مفصلة في هذا الشأن. وأشار إلى أن الاتحاد الروسي والصين والهند قد قدمت إلى الأمانة العامة تعديلاتها المقترحة بشكل مشترك على قرار الجمعية العمومية، وأوضح اقتراحها بتعديل الفقرة ٩ من منطوق القرار على النحو التالي: "تطلب من المجلس أن يقيم رؤى الدول بشأن النمو الأخضر الطويل الأجل، المدرجة في خطتها الوطنية، وأن يواصل استكشاف إنصاف وجدوى تحديد هدف عالمي طموح الأجل في مجال الطيران الدولي..." (يظهر النص الجديد باللون الرمادي).

١١٦- وأوضح الرئيس أن اقتراح رئيس المجلس لم يتضمن أي تعديلات على البند ٩ من مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغير المناخ (WP/58). واقترح النص الذي تلته نائبة مدير وحدة البيئة (DD/ENV) في تقرير اللجنة التنفيذية بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال.

١١٧- وشدد مندوب الصين على أنه يرغب في أن تنعكس التغييرات المقترحة بشكل مشترك من قبل الاتحاد الروسي والصين والهند في قرار الجمعية العمومية نفسه، وليس في متن التقرير المذكور.

١١٨- وأعرب مندوبو سنغافورة ومصر وهولندا والولايات المتحدة وجمهورية تنزانيا المتحدة والمملكة المتحدة وإيطاليا وكولومبيا عن دعمهم الكامل لاقتراح رئيس المجلس، وكذلك فعل المراقبون من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA). وبذلك، أشار مندوب سنغافورة إلى أن التغييرات المقترحة بشكل مشترك من قبل الاتحاد الروسي والصين والهند على مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة يمكن النظر فيها خلال مناقشات الإيكاو الجارية بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ خلال السنوات الثلاث المقبلة. وقد وافق مندوب مصر.

١١٩- وفي معرض تأييد المداخلة من جانب مندوب الصين، أعرب مندوب الاتحاد الروسي عن امتنانه لمندوب سنغافورة لتوضيح أن التغييرات المقترحة بشكل مشترك من قبل دولته والصين والهند يمكن مناقشتها خلال الفترة الثلاثية القادمة. وطلب أن تنعكس جميع البيانات التي جرى الإدلاء بها خلال المناقشة الحالية في تقرير اللجنة التنفيذية واستخدام مصطلح "التأييد الساحق" بدلاً من "التأييد بالإجماع" حيث لم يكن هناك دعم بنسبة ١٠٠٪ للقرارات والإجراءات الواردة فيه.

١٢٠- وأعاد مندوب مصر التأكيد أن دولته لا تعارض فكرة "وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل" في مجال الطيران الدولي. ومع ذلك، تعتقد مصر أنه ينبغي إجراء دراسات مفصلة على سبيل الأولوية من قبل "لجنة حماية البيئة" لتقييم جدوى وتأثير أي أهداف مقترحة بموجب الفقرة ٩ من منطوق القرار بالصيغة المستحدثة للجمعية العمومية بشأن تغير المناخ للتأكد من جدواها ومصداقيتها.

١٢١- وطلب مندوب المملكة العربية السعودية تعميم النص الذي اقترحه رئيس المجلس حتى يمكن دراسته بالتفصيل. وأكد أن المملكة العربية السعودية، التي أحرزت تقدماً كبيراً في مجال الطاقة النظيفة، ترغب في أن تصبح الإيكاو منتدى لتبادل المعلومات وتعزيز فهم أفضل لوقود الطائرات منخفض الكربون، وأن ينعكس ذلك على النحو الواجب في تقرير اللجنة التنفيذية.

١٢٢- وأحاط الرئيس علماً بأن النص الذي اقترحه رئيس المجلس سيُعَمَّم كي تُتاح لجميع المندوبين فرصة استعراضه. وأكد أن تقرير اللجنة التنفيذية سيوضح حاجة الإيكاو لتوفير هذا المنتدى بشأن أنواع وقود الطيران منخفضة الكربون كي يتسنى للمجلس والأمانة العامة اتخاذ ما يلزم من إجراءات المتابعة.

١٢٣- وأشار مندوب الصين إلى أنه يودّ قراءة النص الذي يتضمن ٢٤ تعديلاً على قرار الجمعية العمومية المقترح من دولته والاتحاد الروسي والهند لأغراض الإحالة. وأوضح ما يلي: الإدراج المقترح للفقرة ١١ الجديدة في الديباجة تنص على ما

يلي:

"وتعترف أيضاً بأن بعض الدول يساورها القلق بشأن إنصاف وجدوى الهدف المتمثل في الإبقاء على انبعاثات الكربون الصافية ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وقد أودعت تحفظات بشأن هذا الهدف؛" والتعديل المقترح إدخاله على الفقرة ١٣ من الديباجة (المعاد ترقيمها ١٤)، حيث ينبغي حذف عبارة "باسم قطاع النقل الجوي الدولي"، وعبارة "ويلاحظ أيضاً أن هذه الالتزامات في حاجة ماسة إلى إجراء بحث متين في النهاية بشأن الإنصاف والجدوى والقدرة على تحمل التكاليف على ضوء اختلاف الظروف والوقائع الوطنية لدى الدول؛" ستضاف في النهاية. وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن تأييده لهذا العرض.

١٢٤- وفي معرض الإشارة إلى أنه من غير الممكن بالنسبة لمندوب الصين قراءة جميع التغييرات المقترحة بشكل مشترك في هذه المرحلة، أكد رئيس اللجنة التنفيذية أنه جرى نشرها على موقع الدورة الأربعين للجمعية العمومية تحت قسم "الوثائق المرجعية الخاصة بالمندوبين" كي يقوم المندوبون باستعراضها واستيعابها. واستجابةً لطلب من مندوب الاتحاد الروسي، أوضح مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) أن التغييرات المقترحة بشكل مشترك من قبل الاتحاد الروسي والصين والهند على مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن كورسيا قد نُشرت أيضاً تحت "الوثائق المرجعية" قسم المستندات للنظر فيها، على غرار "القائمة الموجزة بالتحفظات على القرارين ٩-٢ و ٣٩-٣".

١٢٥- وأوضح رئيس المجلس أن الاقتراح هو أنه لا ينبغي إدخال أي تعديلات على مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغير المناخ وخطة كورسيا وأن اللجنة التنفيذية توصي بأن تعتمد الجلسة العامة بالشكل الذي قدمه المجلس في ورقتي العمل WP/58 و WP/59، على التوالي. وستعكس التعليقات التي أُبديت على قرار الجمعية العمومية في تقرير اللجنة التنفيذية، وكذلك نصه المقترح بشأن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي.

١٢٦- وفي معرض الترحيب بالنهج الذي صاغه رئيس المجلس، أقر المراقب من "اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا) بأن أي عمل يرمي إلى وضع هذا الهدف طويل الأجل يتطلب عملاً دقيقاً وتحليلاً. وأشار إلى أن قطاع الطيران قد حدّد هدفاً طويل الأجل لعام ٢٠٠٩، وهو خفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥. وأكد المراقب من "اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا) أنه عند تحديد هذا الهدف قبل عشر سنوات، جرى تحليل مكثف لمجموعة كاملة من تدابير الحد من ثاني أكسيد الكربون والتي أُدرجت في جميع استراتيجيات الإيكاو على مدى السنوات القليلة الماضية، بما في ذلك تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية ووقود الطيران المستدام. ثم نظر المراقب من الأياتا في كيفية سد الفجوة باستخدام "التدابير القائمة على آليات السوق". وبالتالي، أيد المراقب من الأياتا تماماً النهج الذي اقترحه رئيس المجلس لوضع هدف عالمي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي وكان واثقاً من أن زملاءه في قطاع الطيران فعلوا ذلك أيضاً. وشدّد على الحاجة الملحة لأن يمضي قطاع الطيران قدماً في تطوير هذا الهدف العالمي الطموح طويل الأجل من قبل الإيكاو.

١٢٧- وفي معرض التأكيد على أن اقتراح رئيس المجلس يعكس بشكل جيد مختلف مصالح الجهات المعنية، أشار مندوب هولندا إلى أن دولته مرتاحة لنهجه المتبع في وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل، رغم أنه قد لا يكون مرتاحاً من حجم العمل الذي ينطوي عليه ذلك. وشدّد على أن الإيكاو يمكن أن تستفيد من الخبرة المكتسبة من قبل قطاع الطيران في تحديد هدفها في الأجل الطويل.

١٢٨- وفي معرض الموافقة على أنه لن يكون من الممكن له قراءة جميع التغييرات المقترحة بشكل مشترك على مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغير المناخ بسبب ضيق الوقت، طلب مندوب الصين أن يمنح الرئيس جميع

المندوبين الوقت لاستعراضها قبل أن تقرّر اللجنة التنفيذية بشأن قرار الجمعية العمومية هذا. وشدد على أن الصين لا يمكنها الموافقة على اقتراح رئيس المجلس إلا إذا وافقت اللجنة التنفيذية على تقريرها بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال دون قرار الجمعية العمومية المذكور. وفي معرض الإشارة إلى أن رئيس المجلس قد أوضح بحكمة أن آراء مختلف الدول يجب تناولها على قدم المساواة وأن مندوب غواتيمالا قد اقترح في السابق إدخال تعديل على الفقرة ٩ من منطوق قرار الجمعية العمومية (EX/5)، اقترح مندوب الصين النظر أيضاً في التغييرات المقترحة المشتركة المذكورة. وأيد مندوب الاتحاد الروسي هذا المداخله.

١٢٩- ولاحظ الرئيس من المناقشة أن الغالبية العظمى من الدول تتفق مع اقتراح رئيس المجلس بقبول مشروع قرار الجمعية العمومية بالصيغة المستحدثة بشأن تغيير المناخ بالشكل الذي قدمه المجلس في ورقة العمل WP/58. أما النص الذي اقترحه رئيس المجلس لتقرير اللجنة التنفيذية بشأن مسألة وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي فسيجري تعميمه لاستعراضه مباشرة بعد الاجتماع الحالي من أجل الحصول على موافقة الدول عليه.

١٣٠- وفي معرض التأكيد على أن دولته لم توافق على قبول اللجنة التنفيذية لقرار الجمعية العمومية المذكور دون إدخال أي تعديلات، طلب مندوب الصين بشدة أن يُمنح المندوبون الوقت لاستعراض التغييرات المقترحة بشكل مشترك من قبل الاتحاد الروسي والصين والهند قبل اتخاذ اللجنة التنفيذية لقرار في هذا الشأن.

١٣١- وفي ضوء إعادة التأكيد أن التغييرات المقترحة المشتركة قد نُشرت على موقع الدورة الأربعين للجمعية العمومية تحت "الوثائق المرجعية"، وأشار الرئيس إلى أنه من المتوقع أن يقوم المندوبون باستعراضها وإبلاغه ما إذا كانوا يؤيدونها. وسيعمل على تقدير مستوى التأييد، وإذا لزم الأمر يمكن أن تعود اللجنة التنفيذية إلى هذه المسألة.

البند ١٤ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

١٣٢- في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال، نظرت اللجنة التنفيذية في "دليل المفاتيح العامة" للإيكاو و"استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" (TRIP) والملحق التاسع — "التسهيلات"، ومساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم والاتجار بالبشر في مجال الطيران والأشخاص من ذوي الإعاقة/تسهيل الاستفادة من خدمات الطيران، والقرار الذي ستعتمده الجمعية العمومية، والذي جرى توثيقه في خمس ورقات رئيسية وورقة معلومات واحدة مقدمة من المجلس (WP/6) و WP/8 و WP/5 و WP/60 و WP/61 و IP/7) وورقات ذات صلة مقدمة من الدول والمنظمات الدولية:

دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)

١٣٣- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل WP/6 التي عرضت التطورات في "دليل المفاتيح العامة" للإيكاو منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية واقترحت تحديد الأولويات لبرنامج عملها والنتائج المتوخاة للفترة الثلاثية المقبلة. وتصف ورقة العمل أيضاً الوضع الراهن للعضوية الحالية للمشاركة وتعرض بعض الجهود الترويجية المبذولة. ويتضمن المرفق (ج) قائمة بالدول والمنظمات المشاركة في "دليل المفاتيح العامة" للإيكاو، والذي يشمل ١٢ دولة أصبحت أعضاء منذ الدورة ٣٩ للجمعية العمومية. وشددت الأمانة العامة على أنه عقب إصدار ورقة العمل WP/6، انضمت ثلاث دول أخرى هي البوسنة والهرسك، ومصر، وأندونيسيا، إلى "دليل المفاتيح العامة" للإيكاو، مما رفع العدد الإجمالي لأعضاء "دليل المفاتيح العامة" إلى ٦٩ عضواً. ومع ذلك، لا تزال هناك فجوة كبيرة بين عدد الدول التي تُصدر جوازات السفر الإلكترونية وعدد المشاركين في "دليل المفاتيح العامة"، حيث إن هناك دولة واحدة تُصدر جوازات السفر الإلكترونية من أصل دولتين لم تتضمن بعدُ إلى "دليل المفاتيح العامة". وتؤكد

الورقة أهمية انضمام الدول الأعضاء التي تُصدر جوازات السفر الإلكترونية وكذلك تلك التي تجري عمليات فحص جوازات السفر الإلكترونية عند مراقبة الحدود وتعزيز الأمن وفقاً للتوصيتين ٣-٩-١ و ٣-٩-٢، على التوالي، من الملحق التاسع — "التسهيلات".

١٣٤- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/6 إلى القيام بما يلي:

- (أ) دعم تشغيل وتطوير أولويات دليل المفاتيح العامة للفترة الثلاثية المقبلة على النحو المبين في الفقرة ٥-١؛
- (ب) حثّ جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD) واستخدامه بفعالية.

١٣٥- وأُحيط علماً بأن المجلس قدم أيضاً ورقة العمل WP/7 [مزايًا المشاركة في دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)].

استراتيجية "برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" (TRIP)

١٣٦- ثم قدّمت الأمينة العامة ورقة العمل WP/8 التي عرضت التقدم المحرز إلى يومنا هذا في العناصر الخمسة من استراتيجية "برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين"، وهي: "وثائق السفر المقروءة آلياً" (MRTDs) و"إصدار ومراقبة الوثائق" (DIC) و"تظم وأدوات التفتيش" (IST) بما في ذلك "دليل المفاتيح العامة للإيكاو" (PKD) و"التطبيقات القابلة للتشغيل البيئي" (IA)، بما في ذلك "المعلومات المسبقة عن الركاب" (API) و"سجل أسماء الركاب" (PNR). وقد تضمنت الورقة أحدث المعلومات بشأن: التنسيق مع مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة فيما يتعلق بوضع استراتيجية عالمية بشأن مسائل مكافحة الإرهاب؛ وأنشطة المساعدة المتعلقة ببرنامج تحديد هوية المسافرين والمنفذة من قبل الإيكاو؛ والخطوات المتخذة لتعزيز إدارة تحديد هوية المسافرين. وترد نسخة منقحة من خريطة طريق "برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" للدول الأعضاء في المرفق (ب) بالورقة. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى إقرار الأولويات المقترحة لاستراتيجية "برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" والنتائج المتوقعة للفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢، بالشكل الوارد في المرفق (أ) بورقة العمل WP/8.

١٣٧- وقدّم المراقب من "اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا) ورقة العمل WP/301 ("بطاقة هوية واحدة وتوحيد حلول إدارة شؤون الهوية") المقدمة من الأياتا و"المجلس الدولي للمطارات". وأبرزت الورقة أن الجمعية العامة السنوية الخامسة والسبعين للأياتا (سيول، جمهورية كوريا، ١-٣/٦/٢٠١٩) اعتمدت قراراً اعترفت بأهمية أن تواصل جميع الجهات المعنية العمل معاً من أجل تحقيق رؤية بطاقة الهوية الواحدة. وأعرب عن موقف مماثل في وقت سابق في "الاجتماع العاشر لفريق خبراء التسهيلات" (FALP) للإيكاو في سبتمبر ٢٠١٨. وأكدت الورقة أن بطاقة الهوية الواحدة تهدف إلى تبسيط إجراءات المطارات من خلال الاستعاضة عن التحقق يدوياً من أوراق اعتماد الركاب بأسلوب المعالجة باستخدام تقنيات الاستدلال البيولوجي في كل نقطة اتصال، وأن ذلك يعتمد على استخدام معلومات الركاب وفقاً لقواعد ولوائح خصوصية البيانات. كما أوضح العمل الهام الذي تقوم به "مجموعة عمل التكنولوجيات الجديدة" (NTWG) للإيكاو في بلورة مفهوم "وثائق السفر الرقمية" (DTC). وهذا التمثيل الرقمي لجواز المسافر سيراوي أحد ركائز بطاقة الهوية الواحدة، وهي استخدام الهوية الرقمية الآمنة. وكان من المتوقع أن تؤدي المصادقة المبكرة على هذه الهوية الرقمية إلى تعزيز تسهيل السفر الجوي وأمنه وكذلك عمليات مراقبة الحدود. بالإضافة إلى ذلك، يجري تخصيص "بطاقة الهوية الواحدة" للابتكار الفني، بالشكل المبين في "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بالتسهيلات" (WP/61). وأشار المراقب من الأياتا إلى أنه من دواعي التشجيع أن نرى أن بعض الدول إلى جانب المطارات وشركات الطيران قد التزمت بتجربة الخطط الابتكارية لإدارة الهوية للتأكد من تطوير هذه الحلول بسرعة وبشكل منظم على نطاق عالمي.

١٣٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/301 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تطلب من المجلس الاستمرار في تطوير سياسة عالمية ومواصفات فنية لمفهوم وثائق السفر الرقمية من خلال الفريق العامل المعني بالتكنولوجيات الجديدة التابع للإيكاو؛
- (ب) أن تشجع الدول على دعم المبادرات التي تساهم في تعزيز المعايير العالمية لضمان الوصول إلى معلومات الهوية الرقمية للركاب وتبادلها؛
- (ج) أن تشجع الدول على استكشاف فوائد التعرف على السمات البيولوجية لتأمين وتسهيل عملية الركاب؛
- (د) أن تطلب من المجلس مواصلة استكشاف طرق جديدة ومبتكرة للتحقق من معلومات هوية الركاب لفائدة جميع الجهات المعنية في مجال الطيران.

١٣٩- وأُحيطَ علماً بأنه تم تقديم ورقة المعلومات التالية: ورقة العمل WP/533 ("التعاون الثنائي بشأن الهوية الرقمية للمسافرين المعروفين في المنتدى الاقتصادي العالمي") قدمته هولندا وكندا.

الملحق التاسع — "التسهيلات"

١٤٠- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل WP/5 التي عرضت تقريراً عن التقدم المحرز منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية للإيكاو بخصوص تعاون الإيكاو مع "منظمة الصحة العالمية" لإعداد إرشادات تهدف إلى منع انتشار الأمراض الناجمة عن البعوض وغيرها من ناقلات الأمراض عبر الطيران الدولي، وعن تنفيذ القرار ٣٩-٢٨ الذي نصّ على تعاون المجلس مع "منظمة الصحة العالمية" من أجل إعداد: (أ) معايير تستند إلى الأداء لتقييم جميع أساليب التطهير من الحشرات، بما في ذلك أساليب التطهير الكيميائية وغير الكيميائية؛ (ب) توصيات بشأن أساليب التطهير من الحشرات غير الكيميائية؛ (ج) إعداد الإرشادات بشأن عناصر نموذج تقييم المخاطر القائمة على الإثباتات العملية كي تستخدمها للدول الأعضاء في تحديد أي تدابير مكافحة ناقلات الأمراض يتعين استخدامها في مجال الطيران. كذلك فإن القرار ٣٩-٢٨ حتّ الدول المتعاقدة على فرض برامج لمكافحة الحشرات حول المطارات والمرافق المتصلة بها، وتشجيع المطارات على الإبلاغ في سجل الإيكاو لمكافحة ناقلات الأمراض في المطارات.

١٤١- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/5 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالعمل الذي أنجز منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية؛
- (ب) الاعتراف بالجهود التعاونية التي اضطلعت بها الإيكاو و"منظمة الصحة العالمية" للتخفيف من حدة مخاطر انتشار ناقلات الأمراض بواسطة الطيران وانتشار الأمراض السارية بواسطة الملاحة الجوية عامة؛
- (ج) اعتماد القرار المقترح بصيغته المستحدثة في المرفق بهذه الورقة كي يحل محل القرار ٣٩-٢٨؛
- (د) حتّ الدول الأعضاء على الانضمام إلى برنامج "الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني" (برنامج كابسكا)؛
- (هـ) حتّ الدول المتعاقدة على دعم الإيكاو و"منظمة الصحة العالمية" لدى تنفيذها لقرارات الجمعية العمومية ذات الصلة من خلال النظر في التوصيات التي ترد في المطبوعات والمواد الإرشادية الصادرة عن كلتا المنظمين وبرنامج "كابسكا".

١٤٢- وقدمت الأمينة العامة ورقة العمل WP/60 التي عرضت تقريراً عن التطورات المتعلقة بالملحق التاسع — "التسهيلات" منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية والأولويات الراهنة الخاصة ببرنامج التسهيلات، وعن النتائج المتوقعة خلال الفترة الثلاثية المقبلة. وتتمثل هذه الأولويات والنتائج في فئتين. فبالنسبة للفئة (أ) "لنعمل بشكل أفضل باستخدام ما لدينا"، اقترح أن ينظر برنامج التسهيلات في المسائل المتعلقة بعدم الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات". أما أولويات الفئة (ب) "التخطيط للمستقبل"، فتشتمل على المواكبة المستمرة لأوجه التقدم في التكنولوجيات المتعلقة بأنشطة برنامج التسهيلات. ودُعيت الجمعية العمومية إلى إقرار الأولويات المقترحة فيما يتعلق ببرنامج التسهيلات والنتائج المتوقعة للفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢، بالشكل المبين في المرفق (أ) بورقة العمل WP/60.

١٤٣- وفي ضوء تقديم ورقة العمل WP/339 ("تعزيز الابتكار في مجال التسهيلات من خلال سياسة تنظيمية فعالة")، أشارت المراقبة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) إلى أن القدرة الاستيعابية هي واحدة من أكثر الاهتمامات إلحاحاً للمطارات وشددت على أن الابتكار والتسهيلات سيكونان من العناصر الرئيسية التي ستساعد على تحقيق نتائج أفضل وبتكلفة أقل، مع إيجاد حلول مثل الروبوتات والتنظيم الآلي والسماوات البيومترية. ومع ذلك، فإن إحداث التغييرات سيعتمد على الدول والإيكاو. وشددت على أن السلطات الوطنية لديها فرص عديدة للتشجيع على الابتكار، بما في ذلك اتباع عمليات مراقبة الحدود الآلية والإلكترونية للركاب وتبسيط نقاط التفتيش على طول الطريق. وثمة حاجة إلى قيادة ذات رؤية بعيدة من قبل الإيكاو ينبغي أن تشمل استكشاف كيف يمكن التقريب بين الملحق السابع عشر — "الأمن" والأحكام الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات، المتعلقة بإدارة الحدود.

١٤٤- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/399 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تطلب إلى المجلس التقريب بين أنشطته المتعلقة بأمن الحدود وأمن الطيران من خلال نقل العناصر الخاصة بأمن الحدود من الملحق التاسع — "التسهيلات" إلى الملحق السابع عشر — "الأمن"، مما يضمن معالجة النطاق الكامل لتهديدات أمن المطارات على نحو شامل؛
- (ب) أن تحت المجلس على تطوير الملحق التاسع بحيث يركز على المسائل المتعلقة بإمكانية الاستفادة بالتسهيلات والنظم الآلية والمبسطة لتخليص إجراءات الركاب، وحلول إدارة التحقق من الهوية القابلة للتشغيل البيئي.

١٤٥- وأُحيط علماً بأن ورقات المعلومات التالية قُدمت أيضاً: ورقة العمل WP/462 ("استيعاب المزيد من حركة الركاب عبر تسهيلات أكثر كفاءة")، التي قدمتها سنغافورة وبدعم من المملكة المتحدة؛ وورقة العمل WP/509 (مفهوم "الفُصْر" الوارد في الملحق التاسع — التسهيلات لاتفاقية الطيران المدني الدولي) المقدمة من شيلي وأيدتها جميع الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية؛ وورقة العمل WP/550 ["القواعد القياسية والمبادئ بشأن جمع بيانات سجلات أسماء الركاب واستخدامها ومعالجتها وحمايتها" (PNR)] المقدمة من فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" (ECAC)؛ وورقة العمل WP/550 Revision No. 1 ("بيانات تسجيل أسماء الركاب في مجالي الأمن والتسهيلات") المقدمة من الولايات المتحدة.

المساعدة المقدمة لضحايا حوادث الطائرات وأسره

١٤٦- قدم مندوب أسبانيا ورقة العمل WP/127 ("مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره") المقدمة من فنلندا باسم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وغيرها من الدول في اللجنة الأوروبية للطيران المدني؛ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة

الجوية (يوروكونترول). وأكدت الورقة إحراز تقدم كبير في السنوات الثلاث الماضية، حيث ركزت الإيكاو اهتمامها على مساعدة ضحايا حوادث الطائرات ورُوِّجت للعديد من الإجراءات كي يتسنى الاستماع إلى رأي جمعيات الضحايا في المحافل الدولية ومراعاة شواغلهم عند إعداد المواد الإرشادية واللوائح الدولية. ومع ذلك، كان لابد من إحراز المزيد من التقدم. وأشار إلى أن المجلس قد اعتمد، في يونيو ٢٠١٥، التعديل رقم (٢٥) على الملحق التاسع — "التسهيلات" الذي احتوي على التوصية الجديدة رقم ٨-٤٦، والتي نصت على أنه ينبغي للدول الأعضاء وضع تشريعات و/أو لوائح و/أو سياسات لدعم ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. واقترحت الورقة رفع مستوى التوصية ٨-٤٦ إلى قاعدة قياسية لتعكس الأهمية التي توليها الإيكاو لهذا الموضوع ولتشجيع الدول الأعضاء التي لم تقم بذلك بعد على تنفيذ خطط المساعدة المناسبة وإبلاغها إلى الإيكاو. وينبغي أن تتضمن خطط المساعدة هذه تدريباً نفسياً اجتماعياً مناسباً ومتخصصاً لمشغلي الطائرات والمطارات وجميع المشاركين في تقديم المساعدة إلى الضحايا وأسرههم. وقد اقترحت الورقة كذلك إدخال توصية جديدة في الملحق التاسع لمشغلي الطائرات والمطارات لإعداد خطط مناسبة لتقديم المساعدة الفعالة في الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وينبغي أن تعتمد الدول المعنية هذه الخطط وينبغي أن تتضمن هذه الخطط تدريبات لإثبات فعالية تدابير التنسيق.

١٤٧- وفي الختام، أكد مندوب أسبانيا أن الطيران المدني الدولي هو أكثر بكثير من مجرد تحليق وأن الكل لديه التزامات بوصفهم ركاباً ومتخصصين في مجال الطيران. وأكد أن الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/127 من شأنها المساعدة على التخفيف من آلام ومعاناة ضحايا تحطم الطائرة وأسرههم. ثم شكر مندوب أسبانيا "الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات" (ACVFFI) على العمل المتميز الذي قام به وما زال يقوم به في هذا المجال.

١٤٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/127 إلى القيام بما يلي:

- (أ) تذكير الدول بقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٧ وحثها على اتخاذ التدابير المناسبة لتنفيذ، في أقرب وقت ممكن، الأحكام الخاصة بمساعدة الضحايا المنصوص عليها في الملحق التاسع للإيكاو — "التسهيلات" وسياسة الإيكاو بشأن "مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم" (Doc 9998) بالإضافة إلى إيلاء الاعتبار الواجب لـ"دليل مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم" (Doc 9973)؛
- (ب) حثّ الدول، عند اعتماد هذه التدابير، على أن تشمل التدريب النفسي والاجتماعي الكافي والمتخصص لمشغلي الطائرات والمطارات، وجميع المعنيين بتقديم المساعدة إلى الضحايا وأسرههم؛
- (ج) الطلب من المجلس النظر في رفع مستوى "التوصية" ٨-٤٦ الواردة في الملحق التاسع لوضع ما يلزم من تشريعات ولوائح وسياسات من قبل الدول لتقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم بحيث تصبح "قاعدة قياسية دولية"، وذلك للتشجيع على تنفيذها على المستوى العالمي؛
- (د) الطلب من المجلس النظر في استحداث توصية جديدة في الملحق التاسع لكي يضع مشغلو الطائرات والمطارات الخطط المناسبة لتقديم المساعدة في الوقت المناسب وبشكل فعال لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.

١٤٩- وتجدر الإشارة إلى أنه خلال الاجتماع الرابع للجنة التنفيذية (EX/4) في ٢٨/٩/٢٠١٩، وافق الرئيس على طلب مراقب خاص من "الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات" لتقديم ورقة العمل WP/297 ("مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم") لأنه كان من الضروري أن يغادر قبل النظر في البند ١٤ من جدول الأعمال (انظر الفقرات ١٨٠-١٨٤ من الورقة A40-Min. EX/4). وأُحيط علماً بمدخلة المراقب من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات" وينبغي أخذها في الاعتبار خلال المداولات الحالية للجنة التنفيذية.

الإتجار بالبشر في مجال الطيران المدني

١٥٠- قَدَم مندوب الولايات المتحدة ورقة العمل WP/305 [التفتيح رقم ١ - باللغة الصينية فقط] ("الحاجة الماسة لمكافحة الاتجار بالبشر في الطيران")، والتي أوضحت أن الاتجار بالبشر هو مشروع بمليارات الدولارات، ويؤثر على ٢٤,٩ مليون من الرجال والنساء والأطفال في جميع أنحاء العالم وشدد على أنه من الأهمية بمكان أن تتناول الإيكاو دور الطيران في الاتجار بالبشر، لا سيما الدور الذي يمكن أن يؤديه موظفو الطيران - سواء كانوا مضيفات أو طيارين أو غيرهم من موظفي الخدمات العامة - في مكافحته من خلال الإبلاغ عن الحالات المحتملة لقضايا الاتجار بالبشر إلى وكالات إنفاذ القانون. وفي هذا الصدد، تؤكد الورقة على ما يلي: نشر المطبوع المشترك بين الإيكاو و"مكتب الأمم المتحدة لحقوق الإنسان التابع للمفوض السامي"، في مايو ٢٠١٨، الكتاب الدوري ٣٥٢ (Cir 352) ("إرشادات بشأن تدريب طاقم مقصورة الركاب على كشف الإتجار بالأشخاص والتصدّي له")؛ والتوصية ٨-٤٧ بالملحق التاسع المقترحة لتشجيع الدول على وضع إجراءات لمكافحة الاتجار، بما في ذلك نُظم إبلاغ واضحة ونقاط اتصال للسلطات المختصة لمشغلي المطارات والطائرات بما يضمن المتابعة المناسبة لإنفاذ القانون والتوصية ٨-٤٨ المقترحة التي تشجع الدول على أن تتأكد من أن موظفي المطارات ومشغلي الطائرات الذين يتصلون مباشرة بالمسافرين يتلقون التدريب في مجال الاتجار بالأشخاص.

١٥١- وبمناسبة الذكرى السنوية العشرين لـ"بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص، لاسيما النساء والأطفال" ("بروتوكول باليرمو")، حثّت الولايات المتحدة الجمعية العمومية على اعتماد مشروع القرار المقترح الوارد في المرفق (أ) بورقة العمل WP/305 والذي: حث الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام لاعتماد التوصيتين الجديدتين ٨-٤٧ و٨-٤٨ في الملحق التاسع وتنفيذها فوراً؛ ودعا الدول الأعضاء إلى إيلاء المراعاة الواجبة للكتاب الدوري ٣٥٢ (Circ. 352) لدى تنفيذ الأحكام ذات الصلة من الملحق التاسع؛ وطلب من المجلس التأكد من تحديث المواد الإرشادية ذات الصلة بمسألة الإتجار في البشر ومن كونها تقي باحتياجات الدول الأعضاء.

١٥٢- وفي معرض تقديم ورقة العمل WP/134 ("دور الطيران في منع الاتجار بالأشخاص والحاجة إلى تعاون الجهات المعنية المتعددة في الإبلاغ عن الحالات المشتبه بها") المقدمة من الأياتا و"المجلس الدولي للمطارات"، أوضح المراقب من المجلس الدولي للمطارات أنه خلال الأربع والعشرين ساعة المقبلة، سيتمكن ١٢ مليون راكب من الطيران بأمان على متن أكثر من ١٢٠ ألف رحلة بين ٢٠ ألف زوج من المدن. وشدد على أنه في حين أن الترابط العالمي يقدم فوائد اجتماعية واقتصادية كبيرة، فإن الخدمات التي قدمها "المجلس الدولي للمطارات" والأياتا يمكن للأسف أن يُساء استخدامها من قبل أولئك الذين يريدون إنكار حرية الآخرين واستغلالهم من خلال جريمة الاتجار بالبشر. غير أن المراقب من "المجلس الدولي للمطارات" أكد أنه بعد تلقّي التدريب في مجال علوم السلوك عن الحالات المحتملة للاتجار بالبشر، يمكن أن يصبح موظفو الطيران قيمة مضافة من الأعين والأذان مما يقدّم معلومات مفيدة لوكالات إنفاذ القانون، والتي يمكنها أن تُقرّر كيفية الاستجابة. وأوضحت ورقة العمل WP/134 كيف يتخذ "المجلس الدولي للمطارات" والأياتا تدابير استباقية لتعبئة المطارات وشركات الطيران في مكافحة الاتجار بالبشر ودعم الحكومات وأجهزة إنفاذ القانون، بما في ذلك توفير الوعي السلوكي للاتجار بالبشر والتدريب على الاستجابة. وأوضحت الورقة أن الوعي السلوكي للاتجار لن يكون فعالاً إلا إذا أُبلغ عن المعلومات في الوقت المناسب لوكالات إنفاذ القانون كي يتسنى لها تحديد كيفية الاستجابة. وهذا يعني عملياً أن المشغلين والمطارات بحاجة إلى إجراءات إبلاغ واضحة وبسيطة وسرية ونقاط اتصال مع السلطات المختصة. ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/134 إلى ما يلي: ضمان فعالية التدريب على التوعية بالاتجار بالبشر لموظفي المطارات وطواقم الطائرات على النحو المتوخى في الكتاب الدوري رقم Cir 352 وحثّ الدول على تنفيذ التوصية رقم ٨-٤٧ من الملحق التاسع - "التسهيلات" في أقرب فرصة.

الأشخاص ذوو الإعاقة/تسهيل الاستفادة من الخدمات في مجال الطيران

١٥٣- وقدّم مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل WP/389 ("التقدم الذي أحرزته الجمهورية الدومينيكية في مجال تسهيلات النقل الجوي")، والتي قدمت تقريراً عن التقدم الذي أحرزته الجمهورية الدومينيكية في تنفيذ سياسات الإيكاو المستمرة في مجال تسهيلات النقل الجوي والأحكام المتصلة بمسائل مثل تسهيل الاستفادة من خدمات المحطات الجوية وما يتصل بها من تصميم عالمي، وقد أوضحت الورقة الفوائد العديدة التي ستعود على جميع المنتفعين من نظام الطيران دون تمييز، ومنها سهولة الاستفادة من خدمات السفر الجوي والحد من اللبس والإحباط للأشخاص ذوي الإعاقة، وتقليل تكاليف الامتثال وما يقترن به من صعوبات بالنسبة للمشغلين، وتبسيط وتنفيذ معايير سهولة الاستفادة من الخدمات من جانب الدول الأعضاء. ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/389 إلى حث الإيكاو على أن تراعي التوصيات الواردة في الوثيقة Doc 9984، "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة" وفي الملحق التاسع — "التسهيلات"، الفصل الثامن، القسم (ح)، "تسهيلات نقل الأشخاص ذوي الإعاقة"، وتحويلها إلى "قواعد قياسية".

١٥٤- وقدّم أيضاً مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل WP/471 ("تنفيذ التدابير المتعلقة بتيسير الحصول على الخدمات والتصميم العالمي") التي عرضت عدة مبادرات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية تتعلق بتيسير الحصول على الخدمات والتصميم العالمي. وفي إطار تنفيذ قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-٢٠، تعهدت هيئة الطيران بالامتثال لأحكام وثيقة الإيكاو Doc 9984. وتجربة الجمهورية الدومينيكية ستمكن جهات أخرى من تقييم مدى جدوى التدابير الملموسة المرتبطة بتسهيلات النقل الجوي بالنسبة للأشخاص الذين يعانون من مشاكل الإعاقة أو لديهم القدرة المحدودة على التنقل، والتي تشمل بشكل متزايد شريحة كبيرة من الناس على المستوى العالمي.

١٥٥- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/471 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحتّ الإيكاو على إجراء دراسات وتجميع المعلومات الأساسية التي تستخدمها الدول لتحليل مدى جدوى تحديث الوثيقة Doc 9984؛
- (ب) أن تحتّ الإيكاو على دمج جزء من محتويات الوثيقة Doc 9984 في الملحق التاسع كقواعد أو توصيات دولية.

١٥٦- وقدّم مندوب البرازيل ورقة العمل WP/322 ("حق الاستفادة من وسائل النقل الجوي بالنسبة للأشخاص ذوي الإعاقة - الترويج لتنفيذ الوثيقة Doc 9984") باسم مجموعة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية [الأرجنتين وبليز وبوليفيا (جمهورية بوليفيا متعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وجمهورية فنزويلا البوليفارية]. وقد شددت الورقة على أنه ينبغي أن يستتبع التوصية ٨-٢٣ بالملحق التاسع تعاون الدول المتعاقدة بغرض اتخاذ التدابير اللازمة بما يُسهّل على "الأشخاص غير القادرين على الحركة" (PDRM) الاستفادة من جميع مراحل الرحلة منذ الوصول إلى مطار المغادرة حتى مغادرة مطار المقصد من أول الرحلة لآخرها. وأكد أن نقل الأشخاص ذوي الإعاقة بكرامة مسألة تتدرج ضمن حقوق الإنسان وينبغي أن تحظى بالأولوية بالنسبة لقطاع الطيران. وأشارت الورقة إلى أن الألعاب الأولمبية للمعوقين في ريو دي جانيرو في عام ٢٠١٦ طرحت تحدياً فيما يخص الترويج لسهولة الاستفادة من الخدمات بالمطارات البرازيلية برمتها ولمواجهة هذا التحدي فقد أعدت البرازيل "دليل الإجراءات القياسية لمساعدة الأشخاص غير القادرين على الحركة" (SPM-PDRM)، مع إبراز مجالات الاستخدام العملية بناءً على وثيقة الإيكاو "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة" (Doc 9984). وترغب البرازيل في أن تُعمّم طواعيةً ما لديها من إجراءات قياسية لمساعدة الأشخاص غير القادرين على الحركة" على جميع الدول الأعضاء في الإيكاو وشجعت على أن تتبادل الدول الأعضاء الأخرى طواعيةً ما

لديها من "إجراءات لمساعدة الأشخاص غير القادرين على الحركة" للترويج لإثراء المناقشات عن التطبيق العملي للوثيقة (Doc 9984) ضمن "فريق خبراء التسهيلات" (FALP).

١٥٧- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/322 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحيط علماً بالمعلومات التي قدّمها البرازيل فيما يتعلق بتجربتها في تنفيذ تدابير حق الاستفادة بالنسبة للمعوقين أو غير القادرين على الحركة، وذلك استناداً إلى الوثيقة (Doc 9984)؛
- (ب) أن تشجع الدول الأعضاء على أن تزود طواعية فريق خبراء التسهيلات بإجراءاتها المتعلقة بحق الاستفادة بالنسبة للمعوقين أو غير القادرين على الحركة وإتاحتها لعامة الناس؛
- (ج) أن تطلب إلى المجلس، بدعم من لجنة النقل الجوي وفريق خبراء التسهيلات، التشجيع على تبادل الخبرات وأفضل الممارسات لتطبيق الوثيقة (Doc 9984).

١٥٨- وقدّم مندوب كندا ورقة العمل WP/284 ("التقدم المحرز في تسهيل الاستفادة من الخدمات في مجال الطيران") باسم أستراليا والمجلس الدولي للمطارات والأليات. وقد أكدت الورقة على أن للخدمات الجوية الخالية من أي حواجز أهمية أساسية في السماح للأشخاص ذوي الإعاقة بأن يعيشوا حياة مستقلة وكريمة. ولا يزال هناك شيء آخر يتعين القيام به هو مواصلة الحد من الحواجز التي تعترض هذا السفر، والتي تتواصل بالرغم من استمرار بذل الجهود وإدخال التحسينات العديدة الهامة التي أدخلتها مختلف الدول الأعضاء في الإيكاو وقطاعات الطيران لديها. وقد عمل الخبراء المتخصصون في هذا المجال من مختلف الدول الأعضاء، إلى جانب الشركاء الدوليين، معاً من خلال "مجموعة عمل التسهيلات" (FALP) للإيكاو لإعداد خلاصة وافية من المعلومات توضح جهود الدول الأعضاء وقطاع الطيران لمراعاة تسهيل الاستفادة من الخدمات في مجال الطيران، وتجميع البيانات ذات الصلة وتحديد الثغرات لتحديد مجالات يتبين فيها مدى نفع الإرشادات الإضافية. وبالنسبة عن الجهات المشاركة في تقديم الورقة، شكر مندوب كندا جميع الدول الأعضاء وقطاعات الطيران لديها التي ساهمت في مجموعة العمل هذه وأعرب عن أمله في مواصلة دعمها لهذه المبادرة الهامة.

١٥٩- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/284 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تقرّ بأهمية انكفاء الوعي ومواصلة التعاون لإحراز التقدم في إتاحة الوصول إلى الخدمات الطيران؛
- (ب) أن تشجع الدول الأعضاء على توفير المعلومات إلى الإيكاو للمساعدة في إعداد الخلاصة من التنظيمات واللوائح والسياسات المرتبطة بتسهيل الاستفادة من خدمات الطيران.

١٦٠- وقدّم المراقب من "اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأليات) ورقة العمل WP/346 ("تسهيل استفادة الركاب ذوي الإعاقة من الخدمات في مجال الطيران")، حيث شدّدت الأليات على أنه لا يمكن للسفر المتيسر للجميع أن يصبح ممكناً إلا إذا جرى تحديد العوائق بشكل صحيح واتباع نهج عالمي متنسق لإزالتها من أجل "عدم ترك أي بلد أو أي شخص وراء الركب". وأوضحت الورقة أن شركات الطيران الأعضاء في الأليات أعربت عن التزامها تجاه السفر المخصص للأشخاص ذوي الإعاقات من خلال اعتماد قرار خلال الاجتماع العام السنوي الخامس والسبعين للأليات (سيول، جمهورية كوريا، ١-٣/٦/٢٠١٩) الذي استند إلى مجموعة من المبادئ التوجيهية التي رُوّجت لاتباع نهج تعاوني بين الدول والجهات التنظيمية وقطاع الطيران. وترد "مجموعة من المبادئ الأساسية للركاب ذوي الإعاقة" في المرفق (أ) بورقة العمل WP/346. وتشدد ورقة العمل هذه على أن النهج التعاوني سيؤدي إلى فوائد قيمة للدول وقطاع الطيران والأهم للركاب ذوي الإعاقة. وستقوم تحديداً بما يلي: (أ) تسهيل السفر الجوي الآمن

والكريم للجميع؛ ب) تعزيز التطوير والاستخدام المنسق لمجموعة من الإجراءات العملية في قطاع النقل الجوي؛ ج) توفير أساساً للتغيير المستدام والتحويلي في إدماج الأشخاص ذوي الإعاقة في مجال الطيران.

١٦١- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/346 إلى القيام بما يلي:

أ) الاعتراف بأن اتباع نهج منسق للعمل بشأن إمكانية الوصول في مجال الطيران يساهم في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

ب) توصية الإيكاو بوضع برنامج عمل بشأن إتاحة الوصول للركاب ذوي الإعاقة في مجال الطيران، بما في ذلك استعراض المعايير الدولية والممارسات الموصى بها وأدلة السياسات العامة مع مراعاة المبادئ الأساسية للأليات المبينة في (المرفق (أ)) المرفق طياً؛

ج) دعوة الدول الأعضاء، حسب الاقتضاء، إلى النظر في "المبادئ الأساسية للأليات بشأن الركاب ذوي الإعاقة" عند وضع اللوائح وتنفيذها في هذا المجال.

١٦٢- وأُحيط علماً بأن ورقة المعلومات التالية قُدمت أيضاً: ورقة العمل WP/524 (النقل الجوي للأشخاص من ذوي الإعاقة من قبل الطيران المدني الصيني) التي قدمتها الصين.

قرار يُعرض على الجمعية العمومية لاعتماده

١٦٣- قدمت الأمينة العامة ورقة العمل WP/61، التي اقترحت فيها المجلس إدخال تنقيحات على قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-٢٠: "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات". وقد أظهر البيان بصيغته المستحدثة المسائل ذات الأهمية المستمرة وكذلك آخر التطورات وما ستركز عليه الإيكاو في المستقبل في مجال التسهيلات، بما في ذلك إعداد وتطبيق أحكام التسهيلات، والعناصر الرئيسية لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) (ورقة العمل WP/8)، والإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على أمور التسهيلات. ودُعيت الجمعية العمومية إلى أن تعتمد مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق بورقة العمل WP/61.

المناقشة

١٦٤- شددت مندوبية نيوزيلندا على أنه بينما تدعم دولتها معظم "استراتيجية الإيكاو بشأن برنامج تحديد هوية المسافرين" الموضحة في ورقة العمل رقم WP/8، فإنها تشعر بالقلق من أن التكلفة والبُنى التحتية المرتبطة بتنفيذ القواعد القياسية لجوازات السفر الإلكترونية قد تكون غير مواتية اقتصادياً لبعض الدول الصغيرة التي لديها عدد قليل من جوازات السفر ويمكن أن تتطوي على فائدة محدودة بالنسبة لها. وتعتقد نيوزيلندا أنه قد يكون من الأفضل لهذه الدول الصغرى استخدام هذه الأموال للاستثمار في نزاهة نظم الإصدار، حيث من المرجح أن تؤدي هذه التحسينات إلى إلغاء تأشيرات الدخول على الحدود لهؤلاء المواطنين. ودعت نيوزيلندا "لجنة النقل الجوي" (ATC) للنظر في المسائل المتعلقة بالقدرة على تحمّل التكاليف للدول الصغيرة عند إعداد خريطة طريق للقواعد القياسية لجوازات السفر الإلكترونية.

١٦٥- وأشارت مندوبية جنوب أفريقيا إلى أن دولتها تؤيد ورقة العمل WP/346 (الأليات)، وورقة العمل WP/284 (كندا بالنيابة عن أستراليا وكندا و"المجلس الدولي للمطارات" والأليات)، وورقة العمل WP/322 (البرازيل باسم مجموعة الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية") وورقة العمل WP/471 (الجمهورية الدومينيكية) وورقة العمل WP/524 (الصين) بشأن

مسألة الأشخاص ذوي الإعاقة، حيث يحظر الفصل الثاني من دستورها التمييز، بشكل مباشر أو غير مباشر، ضد الأشخاص الآخرين وفيما بينهم. وبالتالي، دعت جنوب أفريقيا الجمعية العمومية إلى إصدار تعليمات للمجلس والدول الأعضاء للتأكد من أخذ المسائل المتعلقة بسهولة الاستفادة من الخدمات في مجال الطيران ومرافق الطيران على محمل الجد. ولتحقيق هذه الغاية، شجعت جنوب أفريقيا الجمعية العمومية على التأكد من أن التوصيات الواردة في هذه الوثائق مقبولة من قبل المجلس والأمانة العامة و"فريق خبراء التسهيلات"، حسب الضرورة. بالإضافة إلى ذلك، شكرت جنوب أفريقيا الدول المعنية على تبادل أفضل ممارساتها في الوثائق كي يتسنى للدول الأخرى التعلم من أمثلتها ومحاكاتها. وتعمل جنوب أفريقيا أيضاً على استعراض لوائحها التنظيمية في هذا المجال لضمان عدم التمييز ضد الأشخاص ذوي الإعاقة بشكل مباشر أو غير مباشر، وكررت الدعوة الواردة في الوثائق المذكورة أعلاه الموجهة إلى الدول الأخرى لتبادل أفضل ممارساتها في هذا المجال مع "فريق خبراء التسهيلات".

١٦٦- وأيد مندوب النمسا وورقتي العمل WP/61 WP/60 (المجلس)، لا سيما فيما يتعلق بمسألة "الطائرات الموجهة عن بُعد". وبالنسبة لورقة العمل WP/61، اقترحت تعديل المرفق (د) ("نظم تبادل بيانات الركاب") من "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بالتسهيلات" بصيغته المستحدثة المقترحة لإدراج إشارة إلى البند ١٥ ج) من قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٤٨٢ (٢٠١٩)، والذي لا يؤكد استخدام بيانات "سجل أسماء الركاب" لأغراض مكافحة الإرهاب فحسب، بل وأيضاً لاحتواء الجريمة المنظمة.

١٦٧- ووافقت مندوب بلجيكا على هذا الموقف. وفيما يخص الأعمال الجارية بشأن "سجل أسماء الركاب" المبين في ورقة العمل WP/60، لفتت الانتباه إلى ورقة العمل WP/530 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني")، والتي قدمت المبادئ الأساسية لتجميع بيانات "سجل أسماء الركاب" واستخدامها ومعالجتها وحمايتها.

١٦٨- ورحبت مندوب البرتغال بورقتي العمل WP/8 و WP/5 (المجلس) وورقة العمل WP/134 ("المجلس الدولي للمطارات" والأليات) وورقة العمل WP/305 (الولايات المتحدة الأمريكية) وورقة العمل WP/471 (الجمهورية الدومينيكية) وأيدت هذه الورقات. ومع ذلك، لم توافق على الاقتراح الذي قدمه "المجلس الدولي للمطارات" في ورقة العمل WP/399 ويقضي بنقل العناصر المتعلقة بالأمن على الحدود من الملحق التاسع — "التسهيلات" إلى الملحق السابع عشر — "الأمن".

١٦٩- وبالمثل، في ضوء عدم الموافقة على اقتراح "المجلس الدولي للمطارات"، أكد مندوب أستراليا أن ذلك لن يتماشى مع النهج المطلوب متعدد التخصصات. كما أعرب عن قلقه إزاء ورقة العمل WP/127 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" و"المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية") فيما يتعلق بمساعدة ضحايا الطائرات وأسره، ولم يُعرب عن تأييده لها. وأكد مندوب أستراليا أن مختلف الدول تتبع نهجاً شتى إزاء هذه المسألة وأن أفضل سبيل لحمل الدول على سنّ التشريعات و/أو اللوائح و/أو السياسات لتقديم هذه المساعدة هو استخدام "التوصية" ٤٦-٨ الحالية الواردة في الملحق التاسع وليس "قاعدة قياسية"، كما اقترح في هذه الورقة.

١٧٠- ورحب مندوب بنغلاديش بالجهود المبذولة لتعزيز سهولة الاستفادة من الخدمات في مجال الطيران على النحو المبين في ورقة العمل WP/284 (كندا بالنيابة عن أستراليا وكندا و"المجلس الدولي للمطارات" والأليات)، وورقة العمل WP/322 (البرازيل باسم مجموعة الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية") وورقة العمل WP/346 (الأليات). وفي معرض تهنئة الدول والمنظمات على إثارته لهذه المسألة الأكثر إلحاحاً في الجمعية العمومية، طلب من الإيكاو الاعتراف بالحاجة، وحث الدول بدورها على إعداد لوائح تنظيمية موحدة للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي الاحتياجات الخاصة للتأكد من أن سفرهم

الجوي سيجري في ظلّ ظروف سهلة ومريحة وكريمة وأن طاقم المضيفين الذي يقدم المساعدة لهؤلاء الركّاب أثناء الرحلة الجوية يعملون في جوّ خالٍ من القلق.

١٧١- وأعرب مندوب الإمارات العربية المتحدة عن تأييده لورقة العمل WP/127 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" و"المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية")، لا سيما الاقتراح المتعلق بتوفير تدريب نفسي مناسب ومتخصّص لمشغلي الطائرات ومشغلي المطارات وجميع الجهات المعنية بتوفير المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وفي معرض التأكيد على أن دولة الإمارات العربية المتحدة قد وضعت سياسات ونظماً محددة لتوفير هذه المساعدة، شجع جميع الدول الأعضاء على الاستفادة من تجربتها في هذا المجال.

١٧٢- وفي ضوء الإشارة إلى ضيق الوقت، اکتفى مندوب المملكة المتحدة بالتعليق على ورقة العمل WP/6 (المجلس). وشدّد على أن المملكة المتحدة، بصفتها عضواً في "مجلس إدارة دليل المفاتيح العامة للإيكاو" وعضواً فعالاً في "مجموعة عمل التكنولوجيات الجديدة" (NTWG) التابعة "للمجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" (TAG/TRIP)، تدعم بالكامل "دليل المفاتيح العامة للإيكاو" وأهدافه الحالية. ورحبت المملكة المتحدة بشكل خاص بأعضاء "دليل المفاتيح العامة" الجدد وأيدت الإجراءات المقترحة في الورقة.

١٧٣- وفي معرض الإعراب عن دعم أعمال الأمانة فيما يتعلق باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، شدّد مندوب بنن على أن دولته تشارك بفعالية في "برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" وقد استضافت "حلقة دراسية إقليمية بشأن برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" في كوتونو من ١٢ إلى ٢٠١٩/٢/١٤. وإذ أشار إلى أن بنن، على غرار الدول الأخرى التي تواجه صعوبات في تيسير الاستفادة من خدمات الطيران للأشخاص ذوي الإعاقة، فقد شدّد على ضرورة أن تنظر الجمعية العمومية في هذه المسألة.

١٧٤- وأعرب مندوب شيلي عن تأييده لورقة العمل WP/127 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" و"المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية") بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، وكذلك ورقة العمل WP/60 (المجلس) بشأن أولويات "برنامج التسهيلات" (FAL) المقترح المتعلق بالملحق التاسع والنتائج المتوقعة للفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢، وورقة العمل WP/61 (المجلس) بشأن "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة بشأن التسهيلات" بصيغته المقترحة المستحدثة. وفيما يخص ورقة العمل WP/60، شدّد على أن ورقة العمل WP/509 (مفهوم "الفُصْر" الوارد في الملحق التاسع — "التسهيلات" لاتفاقية الطيران المدني الدولي)، التي قدمتها شيلي وحظيت بتأييد جميع الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية" (LACAC)، دعت إلى تنسيق المصطلحات المستخدمة في الملحق التاسع للإشارة إلى الأطفال والمراهقين مع المصطلحات المستخدمة في "اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الطفل لعام ١٩٨٩".

١٧٥- وأعرب مندوب إيطاليا عن تأييده لجميع الأوراق المقدّمة من المجلس بشأن البند ١٤ من جدول الأعمال (ورقات العمل WP/6 و WP/7 و WP/8 و WP/5 و WP/60 و WP/61) وكذلك ورقة العمل WP/471 (الجمهورية الدومينيكية) بشأن الأشخاص ذوي الإعاقة، وورقة العمل WP/134 ("المجلس الدولي للمطارات" والأليات) بشأن الاتجار بالأشخاص في مجال الطيران؛ وورقة العمل WP/127 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" و"المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية") بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.

١٧٦- وأشار مندوب نيكاراغوا إلى أنه يؤيد جميع الورقات المختلفة المقدمة، لا سيما ورقة العمل WP/127. وفي ضوء تأييد التعليقات التي أبدتها مندوب نيوزيلندا فيما يخص ورقة العمل WP/8 بشأن استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، أكد مجدداً أن التكاليف والبُنى التحتية المطلوبة في تنفيذ "القواعد القياسية المتعلقة بجوازات السفر الإلكترونية" قد تكون غير مواتية اقتصادياً لبعض الدول الصغيرة التي لديها عدد قليل من جوازات السفر.

١٧٧- وفي ضوء الترحيب بأعمال الإيكاو على مدى الفترة الثلاثية الماضية في مجال التسهيلات، بما في ذلك الأعمال بشأن "دليل المفاتيح العامة للإيكاو"، أعرب مندوب الصين عن تأييده لجميع الورقات التي قدمها المجلس (ورقات العمل WP/6 و WP/7 و WP/8 و WP/5 و WP/60 و WP/61). وأشار إلى ورقة العمل WP/524، التي عرضت فيها الصين بشكل مفصل تجربتها في مجال النقل الجوي بالنسبة للأشخاص ذوي الإعاقة، وأعرب عن تأييده لورقة العمل WP/322 (البرازيل باسم مجموعة الدول الأعضاء في الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية" (LACAC))، وورقة العمل WPs/389 وورقة العمل WP/471 (الجمهورية الدومينيكية) وورقة العمل WP/284 (كندا نيابة عن أستراليا وكندا و"المجلس الدولي للمطارات" والأليات) فيما يخص سهولة الاستفادة من خدمات الطيران لهؤلاء الأشخاص. كما أعرب مندوب الصين عن تأييده للبيان الذي أدلى به مندوب جنوب أفريقيا بشأن هذه المسألة.

١٧٨- وأشارت مندوبة اليونان إلى أنه بما أن دولتها تُبدي اهتماماً خاصاً لمكافحة الاتجار بالأشخاص، بما في ذلك في مجال الطيران، فإنها تؤيد ورقة العمل WP/134 ("المجلس الدولي للمطارات" والأليات) وورقة العمل WP/305 (الولايات المتحدة). وترى اليونان أن الجهود العالمية المنسقة على مستوى الخبراء المهنيين الرئيسيين في القطاعين العام والخاص، مثل السلطات المختصة وشركات النقل الجوي ومشغلي المطارات ومقدمي الخدمات الأرضية، لعبت دوراً حاسماً في مكافحة الاتجار بالأشخاص. وترى اليونان أن إدراكها لمسألة الاتجار بالبشر يمكن أن يسهم في تقويض واحتواء هذا النوع من العبودية المعاصرة التي تشمل الفئات المُستضعفة، بما في ذلك الفُصّر غير المصحوبين بأسرهم.

١٧٩- وأعربت مندوب نيجيريا عن تأييدها لجميع الورقات التي قدمها المجلس (ورقات العمل WP/6 و WP/7 و WP/8 و WP/5 و WP/60 و WP/61)، لا سيما ورقة العمل WP/61، التي تقترح إصدار نسخة مستحدثة للبيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بالتسهيلات". كما أعربت عن تأييدها لورقة العمل WP/134 ("المجلس الدولي للمطارات" والأليات) بشأن الاتجار بالبشر في مجال الطيران وورقة العمل WP/301 (الأليات) بشأن "استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين".

١٨٠- وأشار مندوب البرازيل إلى أن دولته تدعم بالكامل ورقة العمل WP/127 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" و"المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية") وورقة العمل WP/297 ("الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات" (ACVFFI)) بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره، وهي مسألة ذات أهمية فُصوى بالنسبة للطيران. وإذ رأت البرازيل أن فريق خبراء التسهيلات ليس فريق الخبراء المناسب لمناقشة هذه المسألة، وأنه لا يُعتبر أي فريق من أفرقة الخبراء الأخرى الحالية التابعة للإيكاو مناسباً لذلك، فقد حثت المجلس على النظر في إنشاء منتدى دائم مواتٍ لإجراء مناقشة فعالة بشأن مسألة تقديم المساعدة للأسر عند وقوع حوادث الطائرات. وأخذ مندوب البرازيل علماً بأن دولته أيدت أيضاً ما يلي: جميع الورقات المقدمة من المجلس (ورقات العمل WP/6 و WP/6 و WP/7 و WP/8 و WP/5 و WP/60 و WP/61)؛ وورقة العمل WP/284 (كندا بالنيابة عن أستراليا وكندا و"المجلس الدولي للمطارات" والأليات) وورقة المعلومات WP/524 (الصين) وورقة العمل WP/346 (الأليات) بشأن الأشخاص ذوي الإعاقة في مجال الطيران؛ وورقة العمل WP/301 (الأليات و"المجلس الدولي للمطارات") بشأن "استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين"؛ وورقة العمل WP/305 (الولايات المتحدة الأمريكية) وورقة العمل WP/134 ("المجلس الدولي للمطارات" والأليات) بشأن الاتجار بالبشر في مجال الطيران.

١٨١- وأعرب مندوب هولندا عن تأييده للتعليقات التي أبداه مندوب البرتغال بشأن اقتراح "المجلس الدولي للمطارات" الوارد في ورقة العمل WP/399 لنقل العناصر المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" إلى الملحق السابع عشر — "الأمن". وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/127 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و"المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية" بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسره، ذكر أن هولندا لديها خبرة عملية فيما يخص آثار بعض الحوادث الكبرى للطائرات. وقد اعتبرت هولندا، استناداً إلى خبرتها، أنه لا بدّ أن تكون جميع الدول الأعضاء في الإيكاو: مجهزة بالقدر الكافي لمواجهة عواقب حوادث الطيران؛ ولديها القدرة على ضمان توفير المساعدة للضحايا وأسره بغض النظر عن مكان وقوع الحادث في العالم وجنسيات الأشخاص الذي كانوا على متن الطائرة. وحيث إن هولندا تعتبر أنه من المستصوب للغاية تحقيق التنفيذ العالمي لخطط مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره والمضي في تنسيق هذه الممارسات، فقد أيدت بالكامل الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/127.

١٨٢- وفي ضوء الإعراب عن تأييد ورقة العمل WP/301 (الأليات و"المجلس الدولي للمطارات") بشأن "بطاقة الهوية الواحدة"، أكد مندوب فرنسا الحاجة إلى توفير حماية قوية لبيانات "سجل أسماء الركاب"، وهي المسألة التي جرى تناولها في ورقة العمل WP/530 ["المعايير والمبادئ المتعلقة بتجميع واستخدام ومعالجة وحماية بيانات سجل أسماء الركاب" (PNR)] المقدمة من فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني". كما أعرب عن تأييده لورقة العمل WP/305 (الولايات المتحدة الأمريكية) وورقة العمل WP/134 ("المجلس الدولي للمطارات" والأليات) بشأن الإتجار بالبشر في مجال الطيران، وكذلك ورقة العمل WP/284 (كندا بالنيابة عن أستراليا وكندا و"المجلس الدولي للمطارات" والأليات)، وورقة العمل WP/471 (الجمهورية الدومينيكية) وورقة العمل WP/322 (البرازيل باسم مجموعة الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" (ECAC)) بشأن الأشخاص من ذوي الإعاقة/تيسير الاستعادة من الخدمات في مجال الطيران.

١٨٣- وأعرب مندوب جمهورية كوريا أيضاً عن تأييده لورقة العمل WP/322. وكذلك في معرض دعم ورقة العمل WP/301، أوضح أنه سيجري تنفيذ البرنامج التجريبي لمفهوم "بطاقة الهوية الواحدة" في جمهورية كوريا في عام ٢٠٢١ لتسريع وتيرة حركة الركاب وتحسين الأمن على الحدود. وأكد مندوب جمهورية كوريا أن دولته ترغب في تبادل خبرتها بشأن مفهوم "بطاقة الهوية الواحدة" مع أي دول أخرى ترغب في تنفيذه.

١٨٤- وفي ضوء الإعراب عن دعم ورقة العمل WP/127 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" و"المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية")، أوضح مندوب سنغافورة أن دولته ترى أنه ينبغي للدول أن تكون لديها خطط وإجراءات لتقديم المساعدة الفعالة لضحايا حوادث الطائرات وأسره وممارسة هذه الإجراءات بشكل منتظم. كما أعرب عن دعمه لورقة العمل WP/305 (الولايات المتحدة الأمريكية) وورقة العمل WP/134 ("المجلس الدولي للمطارات" والأليات) بشأن تدريب موظفي المطارات وطواقم الطائرات على مكافحة الاتجار بالبشر؛ وجميع الورقات المتعلقة بالأشخاص ذوي الإعاقة/تسهيل الاستعادة من الخدمات في مجال الطيران (ورقات العمل WP/389 و WP/471 و WP/322 و WP/284 و WP/346 و WP/524)؛ وجميع الورقات المقدمة من المجلس (ورقات العمل WP/6 و WP/7 و WP/8 و WP/5 و WP/60 و WP/61). بالإضافة إلى ذلك، أعرب مندوب سنغافورة عن تأييده للآراء التي أعرب عنها مندوب البرتغال فيما يتعلق باقتراح "المجلس الدولي للمطارات" الوارد في ورقة العمل WP/399 لنقل العناصر المتعلقة بالأمن على الحدود من الملحق التاسع — "التسهيلات" إلى الملحق السابع عشر — "الأمن".

١٨٥- وأعرب مندوب كولومبيا عن دعمه لجميع الورقات المقدمة في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال، لا سيما الورقات المتعلقة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره (ورقة العمل WP/127 وورقة العمل WP/297) والاتجار بالبشر في مجال الطيران (ورقة العمل WP/305 وورقة العمل WP/134)، والأشخاص ذوي الإعاقة/تسهيل الاستعادة من الخدمات في مجال الطيران

(ورقات العمل WP/322 و WP/284 و WP/346 و WP/524 ، لا سيما ورقة العمل WP/389 و ورقة العمل WP/471 المقدمتين من الجمهورية الدومينيكية).

١٨٦- وأعرب مندوب الأرجنتين أيضاً عن تأييده للوثائق المذكورة أعلاه بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره، والاتجار بالبشر في مجال الطيران، والأشخاص ذوي الإعاقة/إمكانية الوصول في مجال الطيران.

١٨٧- وأشار مندوب الولايات المتحدة الأمريكية إلى أن دولته تُعرب عن دعمها لورقة العمل WP/6 (المجلس) بشأن "دليل المفاتيح العامة للإيكاو". كما أعربت الولايات المتحدة عن دعمها لورقة العمل WP/8 (المجلس) بشأن "استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين"، مع إدخال تعديلات فنية على المرفق (ب) ("الصيغة المنقحة لخريطة الطريق لتنفيذ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين للدول الأعضاء") لإرسالها بالبريد الإلكتروني إلى الأمانة العامة، وما يتصل بها من ورقة العمل WP/301 (الأياتا و"المجلس الدولي للمطارات"). وفي معرض الإشارة أيضاً إلى دعم ورقة العمل WP/5 (المجلس) بشأن إجراءات تطهير الطائرات ومكافحة ناقلات الأمراض، نفت مندوب الولايات المتحدة الانتباه إلى ورقة المعلومات WP/550 Revision No. 1 ("بيانات تسجيل أسماء الركاب لأغراض الأمن والتسهيلات") المقدمة من دولته. وشدد على أن الولايات المتحدة تعارض ورقة العمل WP/399، التي اقترحتها "المجلس الدولي للمطارات"، من بين أمور أخرى، لنقل عناصر أمن الحدود من الملحق التاسع — "التسهيلات" إلى الملحق السابع عشر — "الأمن".

١٨٨- وأكد مندوب الولايات المتحدة الأمريكية أن دولته تدعم ورقة العمل WP/127 (فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأخرى الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" و"المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية") وورقة العمل WP/297 ("الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات" (ACVFFI)) بشأن مساعدة ضحايا الطيران وأسره، مع التنبيه إلى أمر واحد: عدم الاكتفاء بالإشارة إلى توفير التدريب النفسي والاجتماعي، بل توفير تدريب شامل لمشغلي الطائرات والمطارات وجميع المشاركين في مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره. وفيما يتعلق بمسألة الأشخاص ذوي الإعاقة/إمكانية تسهيل الاستفادة من الخدمات في مجال الطيران، أعربت الولايات المتحدة عن دعمها لورقة العمل WP/284 (كندا بالنيابة عن أستراليا وكندا و"المجلس الدولي للمطارات" والأياتا) وورقة العمل WP/322 (البرازيل باسم مجموعة الدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية" (LACAC)) ولكن ليس لورقة العمل WP/389 ولا ورقة العمل WP/471 (الجمهورية الدومينيكية) حيث رأت أنه من غير المناسب تطبيق القواعد القياسية أو التوصيات بها لمعالجة هذه المسألة. أما فيما يخص المرفق (أ) ("الأولويات والنتائج للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢")، الفئة (ب) بالفقرة ٢ من ورقة العمل رقم WP/60 (المجلس)، أعربت الولايات المتحدة عن تحفظها إزاء إمكانية إدراج القواعد والتوصيات الدولية في الملحق التاسع فيما يتعلق بالجوانب المرتبطة بتسهيلات نظم الطائرات الموجهة عن بُعد" (الطائرات المسيّرة).

١٨٩- ونظراً لأن ضيق الوقت الذي حال دون إبداء مندوبين آخرين لأرائهم بشأن مختلف الأوراق المعروضة في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال، اقترح مدير "إدارة النقل الجوي" (D/ATB)، وبموافقة اللجنة التنفيذية، إرسال أي تعليقات وإسهامات أخرى بالبريد الإلكتروني إلى الأمانة العامة على العنوان التالي: faI@icao وذلك في موعد أقصاه ظهر يوم الاثنين الموافق ٢٠١٩/٩/٣٠. وستقوم الأمانة العامة باستعراضها ومراجعتها عند إعداد مشروع تقرير اللجنة التنفيذية إلى الجلسة العامة بشأن هذا البند من جدول الأعمال.

١٩٠- رُفِعَت الجلسة في الساعة ١٧،١٠.

محضر الجلسة السابعة

(الإثنين، ٢٠١٩/٩/٣٠، الساعة ٩،٠٠)

المواضيع التي نوقشت

١ - البند ٢٥ من جدول الأعمال: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران

التدريب وبناء القدرات

- برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران
- ورقة مقدمة من الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)
- ورقة مقدمة من إثيوبيا
- ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف)
- ورقة مقدمة من الكاميرون
- ورقة مقدمة من كينيا

كفاءات التدريب والتطوير

- ورقة مقدمة من الإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة مقدمة من الكاميرون

مسائل تتعلق بالملاحة الجوية والنقل الجوي

- ورقة مقدمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
- ورقة مقدمة من الإمارات العربية المتحدة
- ورقة قدمتها سنغافورة بمشاركة فيجي وجزر مارشال وناورو ونيجيريا ومقدونيا الشمالية وبالاو والمملكة المتحدة
- ورقة مقدمة من كندا
- ورقات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة معلومات مقدمة من منظمة "هيرميس" للنقل الجوي
- ورقة معلومات مقدمة من الصين
- ورقة معلومات مقدمة من بنغلاديش
- ورقة معلومات مقدمة من رواندا

٢- البند ١٩ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

تحسين أساليب العمل في الإيكاو

- زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
- تقرير شفوي عن فحص الهيكل الحالي للأمانة العامة للإيكاو
- ورقة مقدمة من الولايات المتحدة

موجز المناقشات

البند ٢٥: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران

١- نظرت اللجنة التنفيذية في التدريب وبناء القدرات وتطوير كفاءات التدريب والوسائل المتصلة بالملاحة الجوية والنقل الجوي بناء على ورقة رئيسية واحدة قدمها المجلس ألا وهي الورقة WP/64 (برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران)، والأوراق ذات الصلة التي قدمتها الدول والمنظمات الدولية.

التدريب وبناء القدرات

٢- قدم رئيس المكتب العالمي للتدريب على الطيران (C/GAT) ورقة العمل رقم WP/64 التي عرضت ملخصاً لما نُفِّذ من أنشطة وما تحقق من إنجازات في المكتب العالمي للتدريب في مجال الطيران المدني منذ الدورة ٣٩ للجمعية العمومية. كما تتضمن معلومات عن تنفيذ "سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني"، وأنشطة البرنامج التدريبي "تدريب المتقدم" (TRAINAIR PLUS TPP) وشبكة الإيكاو لمراكز التدريب على أمن الطيران (ASTC). فضلاً عن أنشطة التدريب المهني والتعليم العالي التي تسهم في "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP). كما حددت الورقة أولويات فترة السنوات الثلاث القادمة (٢٠٢٠-٢٠٢٢)، مؤكدة أن الإيكاو ستعزز تعاونها مع منظمات التدريب والشركاء في قطاع الطيران لضمان استمرار جودة تدريب الإيكاو، وسهولة استخدامه، وسهولة الوصول إليه، وفعالية التكلفة. وسلطت الورقة الضوء على ما يلي: سيُطرح هيكل جديد لتكلفة دورات الإيكاو التدريبية للتمييز بين رسوم الدورات التي تُفرض على المتدربين من الهيئات التنظيمية للطيران المدني مقابل غيرهم ممن ينتمون إلى هيئات غير تنظيمية وسُعد دورات تدريبية إضافية عبر الإنترنت ومختلطة في مختلف تخصصات الطيران؛ وأدوات ومنهجيات التدريب المبتكرة للمضي في تحسين حلول التدريب على الطيران.

٣- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/64 إلى القيام بما يلي:

- (أ) تشجيع الدول الأعضاء على دعم الإيكاو في سعيها لإقامة شراكات تدريب جديدة في جميع الأقاليم؛
- (ب) إقرار تطوير أساليب بديلة في التدريب لتسهيل سبل الحصول عليه، كالتعلم عن بُعد، والترويج لهذه الأساليب الجديدة بين الجهات المعنية في الطيران المدني التابعة لها؛
- (ج) توصية الدول الأعضاء بالاستفادة من برنامج "تدريب المتقدم" (TRAINAIR PLUS) ودعم توسيع شبكة الأعضاء من أجل تطوير وتبادل وتقديم برامج التدريب لتعزيز مؤهلات المهنيين العاملين في مجال الطيران؛
- (د) تشجيع المجلس على المشاركة مشاركة نشطة في الترويج لأنشطة التدريب التي تجريها الإيكاو لصالح الدول الأعضاء من أجل زيادة التواصل في جميع الأقاليم.

٤- وقدم مندوب نيكاراغوا ورقة العمل رقم WP/67 بالنيابة عن الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية "كوسيسنا" (COCESNA) ("نموذج لإدارة التدريب في مجال الطيران في بلدان أمريكا الوسطى"). وسلطت الورقة الضوء على أن النموذج أعد أولاً ليغطي التدريب في مجال الطيران في أمريكا الوسطى من أجل تلبية احتياجات التدريب والتعليم في مجال الملاحة الجوية ثم توسيع نطاقه لكي يشمل مجال السلامة التشغيلية، فضلاً عن تدريب أخصائيين من الكيانات والمؤسسات ذات الصلة (مثل شركات الطيران ومشغلي المطارات ومؤسسات الصيانة). وأشارت الورقة أن مؤسسة "كوسيسنا" (COCESNA) أنشأت "معهد أمريكا الوسطى للتدريب المتخصص في مجال الطيران" (ICCAE) الذي يعمل كمنصة إقليمية للتدريب والمساعدة الفنية والخدمات التكنولوجية، مما يُعد متسقاً مع "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP) و"سياسة الإيكاو العامة للتدريب في مجال الطيران المدني" وبرنامج "ترينير المتقدم" واتجاهات وتنبؤات الطيران المدني حتى عام ٢٠٣٠ فضلاً عن التشريعات الوطنية.

٥- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/67 إلى القيام بما يلي:

- أ) أخذ مضمون ورقة العمل هذه في الاعتبار؛
- ب) تقييم مدى إمكانية تطبيق نظام إدارة التدريب في أمريكا الوسطى في أقاليم الإيكاو الأخرى؛
- ج) الترويج لمبادرات التعاون و/أو التحالفات الاستراتيجية لأغراض تعزيز الروابط المؤسسية بين مراكز التدريب في مجال الطيران المدني؛
- د) تشجيع تطبيق نظم تبادل المعلومات عن إدارة التدريب على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

٦- وقدم مندوب إثيوبيا ورقة العمل رقم WP/163 ("التحديات في مجالي التدريب وبناء القدرات في قطاع الطيران المدني") التي قدمت لمحة عامة عن نقص القوى العاملة الماهرة في مجال الطيران المدني نتيجة عدم كفاية التدريب وبناء القدرات وبصورة رئيسية لعدم كفاية مراكز التدريب والقوى العاملة المدربة والموارد المالية والمادية، مما تسبب في عدم امتثال بعض الدول الأعضاء للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. كما تقترح الورقة الحلول الممكنة لتعزيز تنفيذ استراتيجيات التدريب وبناء القدرات بوصفها العنصر الرئيسي في تحسين أداء مراقبة السلامة في الدول.

٧- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/163 إلى القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالمعلومات التي ترد في هذه الورقة؛
- ب) الإيعاز للأمانة العامة بالاتصال والتنسيق مع جميع الدول والمنظمات الدولية التي تقدم التمويل الطوعي لدعم التدريب وبناء القدرات؛
- ج) تشجيع المكتب العالمي للتدريب على الطيران (GAT) على إجراء تقييم لمراكز التدريب على الطيران في الدول الأعضاء وتعزيز قدراتها في جميع الجوانب؛
- د) تشجيع المكتب العالمي للتدريب على الطيران على تنفيذ "خارطة الطريق للتدريب وبناء القدرات في الدول: دليل عملي" التي بدأت في عام ٢٠١٧؛
- هـ) تشجيع الدول الأعضاء على إقامة وتعزيز مراكز التدريب على الطيران الخاصة بها لتلبية الطلب المتزايد على بناء القدرات في قطاع الطيران؛

و) تشجيع الدول الأعضاء على تخصيص موارد كافية لتسوية أوجه القصور التي تم تحديدها وخاصة فيما يتعلق بالعنصر الحاسم - ٤ ("تأهيل الموظفين الفنيين وتدريبهم") بشأن نظام مراقبة السلامة الوطني (انظر الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة"، التنزيل (١)).

٨- وقدم مندوب السودان ورقة العمل رقم WP/164 ("تنسيق التدريب في أفريقيا- خارطة الطريق للتدريب في مجال الطيران") بالنيابة عن ٥٤ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني في أفريقيا (AFCAC). وسلطت الورقة الضوء على الأنشطة الرئيسية المتعلقة بإعداد ومراجعة خارطة الطريق الأفريقية للتدريب على الطيران. وأشارت الورقة إلى أنه نظراً لمرعاة النقص في المهارات الحاسمة الذي تواجهه أفريقيا في المجالات الرئيسية لقطاع الطيران المدني، لتخطيط وتنسيق وإدارة وتشغيل والإشراف على نطاق واسع من عمليات الطيران المعقدة، فقد أوصت اللجنة التوجيهية للخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا (AFI PLAN) في أكتوبر ٢٠١٤ بأن تجري المنظمة الأفريقية للتدريب على الطيران (AATO)، بالتعاون مع المكتب العالمي للتدريب على الطيران (GAT) ومع المغرب، تحليلاً للاحتياجات من التدريب وأن تعد مسودة خارطة طريق في هذا الشأن. واستخدمت نتائج الدراستين الاستقصائيتين بشأن الاحتياجات من التدريب التي أجرتها المنظمة الأفريقية في عامي ٢٠١٤ و٢٠١٥، في إعداد الصيغة النهائية لخارطة الطريق الأفريقية للتدريب على الطيران والتي أقرتها فيما بعد اللجنة التوجيهية في اجتماعها الثاني والعشرين الذي عُقد في كمبالا، أوغندا يوم ٢٠١٩/٥/١٥. وشددت الورقة على أن خارطة الطريق تلك تنص على خطوات عملية ضرورية لمعالجة نقص المهارات في أفريقيا.

٩- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/164 إلى القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالتحديات المقترنة بتنمية رأس المال البشري وتدريبه في أفريقيا؛
 ب) تشجيع الجهات المعنية، مثل سلطات الطيران المدني ومؤسسات التدريب على الطيران، والشركاء في قطاع الطيران وغيرهم على مواصلة تقديم المعلومات إلى المنظمة الأفريقية للتدريب على الطيران (AATO) حول التدريب بغرض المضي في تحسين خارطة الطريق الأفريقية للتدريب على الطيران؛
 ج) حث الدول الأعضاء على توفير الدعم الفني والمالي للمشاريع والبرامج والأنشطة ذات الصلة بخارطة الطريق المذكورة.

١٠- في معرض تقديم مندوب الكاميرون لورقة العمل رقم WP/414 ("تقديم الدعم للدول من أجل إعداد خارطة طريق لبناء القدرات في مجال الطيران") أشار مندوب الكاميرون إلى أن الورقة كانت متابعة للتتبع رقم ١ لورقة العمل A39-WP/349 التي قدمتها دولته في الجمعية العمومية الأخيرة في عام ٢٠١٦، والتي طلبت فيها من المجلس، من بين أمور أخرى، أن يضمن قيام الإيكاو بمساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ خارطة طريق لتنمية القدرات في مجال الطيران. وبينما رحبت الكاميرون في ورقة العمل WP/414 بنشر "خارطة طريق التدريب على الطيران وبناء القدرات للدول: دليل عملي" (٢٠١٧) على موقع الإيكاو، شددت على أنه ينبغي تعميمها رسمياً حتى تكون ذات فائدة حقيقية للدول الأعضاء.

١١- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/414 إلى القيام بما يلي:

- أ) أن تحيط علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛
 ب) أن تطلب إلى الإيكاو أن تنظم، بالتنسيق مع المكاتب الإقليمية، حلقات عمل لتعميم "خارطة طريق التدريب على الطيران وبناء القدرات للدول: دليل عملي" (٢٠١٧)؛

(ج) أن تدعو الإيكاو والدول الأعضاء التي لديها خبرة في هذا المجال إلى تقديم المساعدة للدول الأعضاء التي تواجه صعوبات في إعداد وتطبيق خارطة طريق بناء القدرات في مجال الطيران.

١٢- قدمت مندوبية كينيا ورقة العمل WP/237 Revision No. 1 ("استراتيجيات التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران") التي أوضحت تجربة دولتها والتقدم المحرز بشأن إعداد موظفين مؤهلين وأكفاء في مجال الطيران. وسلطت الورقة الضوء على تنفيذ كينيا لخارطة طريق تدريب وبناء القدرات في مجال الطيران في يوليو ٢٠١٧، والتي تضمنت برنامجاً لإعداد الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران.

١٣- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/237 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الأخذ علماً بالمعلومات المقدمة؛
- (ب) تشجيع الدول الأعضاء على تنفيذ خرائط طريق للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران؛
- (ج) تشجيع الدول الأعضاء على الانضمام إلى برنامج الإيكاو التدريبي - "تدريب المتقدم"؛
- (د) تشجيع الدول الأعضاء على إنشاء شراكات بشأن المسائل المتصلة ببناء القدرات وتعزيز التبادل والتعاون في مجالي التعلّم والتنمية على الصعيدين الإقليمي والعالمي؛
- (هـ) اعتماد قرار الجمعية العمومية الجديد ("تنفيذ استراتيجيات التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران") على النحو الوارد في المرفق من ورقة العمل هذه.

المناقشة

١٤- أيد مندوبو كل من كابو فيردى ونيكاراغوا وتركيا والمملكة العربية السعودية وموزمبيق وجنوب أفريقيا ومصر وكوبا وجنوب السودان الأوراق الست المقدمة. وإذ قام مندوب كابو فيردى بذلك فقد أقر بالجهود التي تضطلع بها الإيكاو للترويج لمختلف برامج التدريب وبناء القدرات وشجّع المنظمة على مواصلة إظهار القيادة في هذا المجال وإشراك المكاتب الإقليمية من أجل ضمان فعالية تلك البرامج. وشدد مندوب نيكاراغوا على الأهمية الحاسمة لتزويد موظفي الطيران داخل هيئات الطيران المدني التابعة للدول بالتدريب اللازم كي يتمكنوا من ضمان سلامة الطيران المدني الدولي ومن ثم تطويره المستمر. وأكد مندوب تركيا على أن دولته تولي أهمية قصوى للتدريب على الطيران وأنشطة بناء القدرات وأنها تبذل قصارى جهدها في هذا المضمار. وشدد مندوب موزمبيق على أن توفير التدريب على الطيران وبناء القدرات هو السبيل الوحيد لضمان "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وذلك توافقاً مع مبادرة الإيكاو "بعدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB). وأكد مندوب جنوب أفريقيا على أن التدريب على الطيران وبناء القدرات أمران حاسمان لتنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية تنفيذاً فعالاً. وأشارت مندوبية كوبا إلى أن دولتها تدرك أيضاً الأهمية القصوى للتدريب على الطيران وبناء القدرات وهنأت الإيكاو على النتائج التي تحققت من خلال أنشطتها العديدة خلال فترة السنوات الثلاثة الحالية على النحو الوارد في ورقة العمل WP/64. ونوّه مندوب جنوب السودان بأن الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/237 Revision No. 1 (كينيا) ستعزز توفير التدريب وبناء القدرات للدول التي هي في أشد الحاجة إليها وذلك وفقاً لمبادرة الإيكاو "بعدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٥- وإذ أعرب مندوب سنغافورة عن دعمه لورقة العمل WP/64 (المجلس) وورقة العمل WP/237 Revision No. 1، فقد أثنى هذا المندوب على جهود الإيكاو وكينيا الخاصة بدعم وتشجيع بناء القدرات في الدول الأعضاء وأشار إلى أن برنامج الإيكاو التدريبي - "تدريب المتقدم" لديه العديد من العمليات والأنظمة المعمول بها لتشجيع المسائل المتعلقة ببناء القدرات وتعزيز

أشكال التبادل والتعاون في مجال التعلم والتطوير، على المستويين الإقليمي والعالمي، وشجّع الدول الأعضاء على الاستفادة من برنامج الإيكاو التدريبي - "تريينير المتقدم" وفقاً لذلك.

١٦- وأشار مندوب الإمارات العربية المتحدة إلى أن دولته تؤيد ورقة العمل WP/164 (اللجنة الإفريقية للطيران المدني (أفكاك)) وورقة العمل WP/414 (الكاميرون)، وأن دولته ترغب في دعم الدول الأفريقية في إطار برنامج الإيكاو التدريبي - "تريينير المتقدم"، بما يتماشى مع مبادرة الإيكاو بعدم ترك أي بلد وراء الركب.

١٧- وأيد مندوب أريتريا وورقات العمل WP/163 (أثيوبيا) و WP/164 (أفكاك)، و WP/414 (الكاميرون) و WP/237 Revision No. 1 (كينيا)، مع إدراكه التام بحقيقة أن النقص الحاد في القوى العاملة الماهرة في البلدان النامية يقتضي تدريباً مكثفاً في مجال الطيران وبناء القدرات من أجل تعزيز وصيانة واستدامة سلامة وأمن الطيران المدني الدولي وتنفيذ استراتيجيات الإيكاو ذات الصلة تنفيذاً فعالاً وكفؤاً.

١٨- وكذلك فقد أعرب مندوب نيجيريا ومندوب السنغال عن دعمهما لورقات العمل الأربع المذكورة فضلاً عن ورقة العمل WP/164 (المجلس).

١٩- وأعرب مندوب البرازيل عن دعمه لورقات العمل WP/164 (المجلس) و WP/163 (أثيوبيا) و WP/414 (الكاميرون). وقدم كذلك معلومات عن مشروع دولته التعاوني الحالي مع أوروغواي وباراغواي والأرجنتين ودولة بوليفيا متعددة القوميات وشدد على أهمية دعم منظمة الطيران المدني الدولي لهذا المشروع.

٢٠- وإذ استرعت مندوبة الولايات المتحدة الانتباه إلى ورقة العمل WP/237 Revision No. 1 (كينيا)، فقد أثنت على اقتراح تشجيع الدول الأعضاء على بناء شراكات بشأن المسائل المتعلقة ببناء القدرات وتعزيز التبادل والتعاون في مجال التعلم والتطوير على المستويين الإقليمي والعالمي. وإذ أشارت إلى البند ٥ من منطوق قرار الجمعية العمومية المقترح الجديد المرفق بورقة العمل ("إنشاء آلية رصد وتقييم لمعالجة جودة وكفاءة وفعالية أنشطة المكتب العالمي للتدريب على الطيران التابع للإيكاو، وتقديم تقرير إلى الدول الأعضاء وفقاً لذلك")، فقد أكدت على أنه ينبغي أن تقتصر الأنشطة على الإشراف التي تضطلع به الإيكاو بالفعل من أجل أعضاء البرنامج التدريبي - "تريينير المتقدم"، والذي وافقت عليه الدول عندما أصبحت أعضاء في ذلك البرنامج.

٢١- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/163 (أثيوبيا)، فقد اتفقت مندوبة الولايات المتحدة مع المبدأ القائل بضرورة إيلاء المزيد من الاهتمام للتدريب على الطيران وبناء القدرات. ومع ذلك فقد حذرت من تكليف المكتب العالمي للتدريب على الطيران بإجراء تقييمات لمراكز التدريب على الطيران في الدول الأعضاء كما هو مقترح في الفقرة الإجرائية ج). وإذ أعربت مندوبة الولايات المتحدة عن تأييدها للإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/164 (أفكاك)، فقد حثت الدول الأعضاء على تقديم الدعم الفني للمشروعات والبرامج المتصلة بخارطة الطريق للتدريب على الطيران.

٢٢- وأعرب مندوب أندونيسيا عن دعمه الكامل لورقة العمل WP/64 (المجلس)، وكذلك لورقة العمل WP/414 (الكاميرون).

٢٣- وإذ أيدت مندوبة جمهورية كوريا ورقة العمل WP/64 (المجلس) وورقة العمل WP/164 (أفكاك)، فقد أكدت على التزام دولتها بمواصلة المساهمة في "مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP) في مجالات السلامة،

وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها، وفي الأمن والتسهيلات، وحماية البيئة وفقاً لسياسات الإيكاو وقواعدها والتوصيات الدولية، وخاصة مبادرتها بشأن "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢٤- وإذ أعرب مندوب إكوادور عن دعمه لورقات العمل WP/64 (المجلس) وورقة العمل WP/164 (أفكاك) و WP/414 (الكاميرون) و WP/237 Revision No. 1 (كينيا) و WP/67 (كوسيسنا)، فقد أكد على أن دولته راضية تمام الرضا عن النتائج المنجزة خلال أنشطة الإيكاو التدريبية التي نفذها المكتب العالمي للتدريب على الطيران والتقدم المحرز في إطار البرنامج التدريبي - "تدريب المتقدم" وأتى على جميع جهود المنظمة في هذا المضمار. وانضمت إكوادور إلى الدول الأخرى في تشجيع المزيد من أشكال التبادل والتعاون في مجال التدريب على الطيران.

٢٥- وأكد مندوب فرنسا التزام دولته بالتدريب على الطيران وبناء القدرات مما يعد أمراً ضرورياً، وذلك وفقاً لما جرى التأكيد عليه في الورقات المقدمة. وإذ شدد على الحاجة إلى نهج منظم من أجل إحراز التقدم، فقد شجع الجمعية العمومية على اتخاذ الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/414 (الكاميرون).

٢٦- وأعرب مندوب الجمهورية الدومينيكية عن دعمه للإجراءات المقترحة في ورقات العمل WP/64 (المجلس) و WP/67 (كوسيسنا) و WP/237 Revision No. 1 (كينيا) حيث إنها ستضمن توفير بناء قدرات وتدريب ذات جودة عالية في مجال الطيران.

٢٧- وأيد مندوب الجزائر ورقات العمل WP/64 (المجلس) و WP/163 (أثيوبيا) و WP/164 (أفكاك) و WP/414 (الكاميرون) و WP/237 Revision No. 1 (كينيا).

٢٨- وإذ علّق مندوب اليونان على ورقة العمل WP/237 Revision No. 1 (كينيا)، فقد وافق على أهمية قيام الدول بتنفيذ خرائط طريق للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران من أجل ضمان تزويد أوساط الطيران بعدد كافٍ من الموظفين المؤهلين والكفؤين لتشغيل نظام النقل الجوي الحالي وفي المستقبل. وأكد أنه في إطار "مبادرة الإيكاو بعدم ترك بلد وراء الركب" و"مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP)، ينبغي التركيز على الأدوات العملية لمساعدة الدول على تنفيذ استراتيجيات الموارد البشرية. وينبغي أن تشمل هذه الأدوات، على سبيل المثال لا الحصر، دورات تدريبية بشأن إدارة المخاطر ومنهجيات للرقابة الفعالة على السلامة. وبينما أيد مندوب اليونان الفقرات الإجرائية من أ) إلى د) الواردة بورقة العمل، فقد أشار إلى أنه يحتاج إلى المزيد من المعلومات قبل أن يتمكن من الموافقة على الفقرة الإجرائية هـ) بشأن اعتماد قرار الجمعية العمومية الجديد المقترح بشأن تنفيذ استراتيجيات بناء القدرات والتدريب في مجال الطيران والمرفق بهذه الورقة.

٢٩- وإذ أكد مندوب غيانا على أنه في عالم طيران سريع التغيّر حيث كان التدريب وبناء القدرات عنصراً هاماً، سيما بالنسبة للدول الصغيرة، فقد أيد ورقات العمل WP/64 (المجلس) و WP/163 (أثيوبيا) و WP/164 (أفكاك) و WP/414 (الكاميرون).

٣٠- وإذ أعرب مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة عن دعمه لورقات العمل WP/64 (المجلس) و WP/164 (أفكاك) و WP/414 (الكاميرون) و WP/237 Revision No. 1 (كينيا)، فقد شجّع هذا المندوب جميع الدول الأعضاء على دعم ورقات العمل تلك في السعي لإقامة شراكات تدريبية جديدة بشأن الأمور المتصلة ببناء القدرات وتعزيز التبادل والتعاون في مجال التعلّم والتطوير في الأقاليم كافة. وأعاد التأكيد على أن التدريب في مجال الطيران هو أمر أساسي لتحقيق تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية تنفيذاً فعالاً.

٣١- وأعرب مندوب بنما عن تأييده لورقة العمل WP/67 (كوسيسنا)، وكذلك فعل المراقب من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والذي شكر هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا) والدول الأعضاء فيها على عملهم الممتاز في تعزيز التدريب على الطيران في أمريكا الوسطى، مما يوضّح كيف يمكن للتنسيق بين الدول أن يعزز السلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية.

٣٢- وأحاط رئيس المكتب العالمي للتدريب على الطيران (C/GAT) علماً بالتأييد الواسع النطاق للورقات المقدمة. وفيما يتعلق بورقتي العمل WP/163 (أثيوبيا) و WP/414 (الكاميرون)، فقد أبلغ اللجنة التنفيذية بأن الأمانة العامة، ستتظّم، بالتنسيق مع المكاتب الإقليمية حلقات عمل لتنفيذ "خارطة طريق الإيكاو للتدريب على الطيران وبناء القدرات للدول: دليل عملي" (٢٠١٧)، والتأكد من اتباع معايير وإجراءات التدريب القائمة على الكفاءة.

٣٣- وإذ قام رئيس اللجنة التنفيذية بتلخيص المناقشة المتعلقة بالتدريب وبناء القدرات، فقد أشار إلى أن اللجنة التنفيذية اعتمدت الإجراءات المقترحة في الوثيقة WP/64 (المجلس) وشجعت الدول الأعضاء على دعم الإيكاو في سعيها لإقامة شراكات تدريب جديدة في جميع الأقاليم؛ وأقرت تطوير أساليب بديلة في التدريب لتسهيل سبل الحصول عليه، كالتعلم عن بُعد، والترويج لهذه الأساليب الجديدة بين الجهات المعنية في الطيران المدني؛ وأوصت اللجنة الدول الأعضاء بالاستفادة من برنامج "تدريب المتقدم" (TRAINAIR PLUS) ودعم توسيع نطاق شبكة الأعضاء من أجل تطوير وتبادل وتقديم برامج التدريب لتعزيز تأهيل المهنيين العاملين في مجال الطيران؛ وشجعت المجلس على المشاركة مشاركة نشطة في الترويج لأنشطة التدريب التي تجريها الإيكاو بين الدول الأعضاء من أجل زيادة التواصل في جميع الأقاليم.

٣٤- وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً بمواقف ومساهمات الدول والمنظمات الدولية بشأن التحديات التي تواجهها أوساط الطيران في مجال تأهيل المهنيين في مجال الطيران لتنفيذ قواعد الإيكاو والتوصيات الدولية، فضلاً عن المبادرات المقترحة للتصدي لتلك التحديات. وفيما يتعلق بورقة العمل WP/164 (أفكاك)، فقد سلّمت اللجنة بالتحديات المقترحة بتنمية رأس المال البشري وتدريبه في أفريقيا وشجعت الجهات المعنية مثل هيئات الطيران المدني ومؤسسات التدريب على الطيران والشركاء في قطاع الطيران وغيرهم على مواصلة تقديم المعلومات حول التدريب إلى المنظمة الأفريقية للتدريب على الطيران بغرض مواصلة تحسين خارطة التدريب على الطيران في أفريقيا. وأشارت إلى أن الإيكاو ستعمل مع مكاتبها الإقليمية في أفريقيا لدعم تنفيذ خارطة الطريق المذكورة.

٣٥- وفيما يتعلق بورقة العمل رقم WP/237 Revision No. 1 (كينيا) وافقت اللجنة التنفيذية على توصية الجلسة العامة باعتماد قرار الجمعية العمومية الجديد بشأن تنفيذ استراتيجيات التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران بصيغته الواردة في مرفق تلك الورقة.

كفاءات التدريب والتطوير

٣٦- وقدم مندوب الإمارات العربية المتحدة ورقة العمل رقم WP/131 ("تطبيق تكنولوجيا الواقع الافتراضي/الواقع المعرّز (VR/AR) في تدريب العاملين") التي سلّطت الضوء على أنه من شأن تكنولوجيا الواقع الافتراضي/الواقع المعرّز أن تنهض بنظام تدريب العاملين من خلال توفير سبل تدريبية فعالة وكفؤة. ومع ذلك أشارت الورقة إلى أنه يبدو أن قطاع الطيران أصبح جاهزاً لتقبل الثورة التكنولوجية في تقنيات التدريب. ولكن ليس ثمة قبول دولي ولا قواعد قياسية لضمان الاعتماد السلس من جانب الدول وقطاع الطيران لهذه التكنولوجيات الخاصة بتدريب العاملين في مجال الطيران.

٣٧- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/131 إلى القيام بما يلي:

- (أ) حتّ الدول على التسليم بتكنولوجيا الواقع الافتراضي بغرض اكتساب الخبرات العملية الأساسية اللازمة وفقاً لـ"دليل التدريب" الصادر عن الإيكاو (Doc 7192)، الجزء د-١ - "صيانة الطائرات (فني/مهندس/ميكانيكي)" الذي من شأنه أن يوفر المعرفة لحاملي الإجازات على نحو يتّسم بالكفاءة والفعالية؛
- (ب) حتّ الدول على استخدام تكنولوجيا الواقع الافتراضي لإثبات وإظهار القدرة على أداء الوظيفة التي تتماشى والإجازة الهندسية التي سيتم منحها؛
- (ج) إصدار إرشادات للدول بغرض تشجيعها على استخدام تكنولوجيا الواقع الافتراضي؛
- (د) تشجيع دولة التصميم على المشاركة في إنجاح اعتماد تكنولوجيا الواقع الافتراضي حيث إن أساليب هذه العملية تعتمد إلى حد كبير على بيانات منتجي المعدات الأصلية (OEMs)؛
- (هـ) حتّ الدول ومنتجي المعدات الأصلية على استخدام تكنولوجيا الواقع الافتراضي بالنسبة للمُجازين في صيانة الطائرات ومقتضيات صلاحية الطيران.

٣٨- وقدم مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل رقم WP/238 ("التكامل بين عمليات التدريب - استراتيجية جديدة لزيادة فعالية التدريب") التي أكدت على أنه في السياق الديناميكي لمشاريع الملاحة الجوية العديدة قيد التنفيذ المتزامن، التدريب المناسب والأساسي والمستمر يشكلان عاملاً رئيسياً في النهوض بالعنصر البشري والحد مما قد ينجم عن الأخطاء واللامبالاة من آثار محتملة بسبب عدم الوعي بالعلاقة المتبادلة بين بعض المفاهيم التشغيلية. وسلطت الورقة الضوء على مفهوم التكامل بين العمليات التدريبية الذي ينطوي على إجراء تقييم للتدريب المحدد اللازم لكل مجال وإعداد منهج يحدد تحديداً جلياً العلاقة بين المجالات.

٣٩- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/238 إلى القيام بما يلي:

- (أ) تحليل ومناقشة محتوى ورقة العمل هذه؛
- (ب) طلب الدعم المعنوي من المكتب العالمي للتدريب على الطيران (GAT) لتشجيع مفهوم تكامل العمليات التدريبية وغيرها من الاستراتيجيات بغرض تحقيق التكامل والفعالية؛
- (ج) دعم مراكز التدريب من أجل إعداد استراتيجيات شاملة لتلبية التحديات المقترنة بالتدريب، وذلك من خلال مساعدتها على تحقيق التكامل بين عمليات التدريب؛
- (د) تمكين السلطات المحلية من تقييم المشاريع التي ستتقدّ على المدى القريب من أجل التنسيق المناسب مع إدارات التدريب في إدراج هذه الرؤية ضمن الدورات التدريبية؛
- (هـ) اتخاذ أي إجراء مستصوب آخر.

٤٠- وقدم مندوب الكاميرون ورقة العمل رقم WP/477 Revision No. 1 ("تأهيل المدربين في مجال سلامة الطيران المدني") التي سلّطت الضوء على أن إجراء تأهيل المدربين القائم والتابع للمكتب العالمي للتدريب على الطيران (GAT) يحد من توفر العدد الكافي من المدربين متعددي المواهب لتلقين مجموعة المواد التدريبية بسبب ما يلزم لتنفيذه من وقت وتكاليف. وشددت الورقة على أنه لكي يتسنى تمكين معاهد التدريب من الحصول على مدربين في مجال سلامة الطيران، قد يكون من المفيد إعداد

وحدة تدريب عامة لكل حقل من الحقول التخصصية لسلامة الطيران وذلك كجزء من تدريب المدربين أثناء العمل في إطار البرنامج التدريبي - ترينير المتقدم (TPP).

٤١- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/477 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحيط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛
 (ب) أن تطلب من الإيكاو إعداد دورات تدريبية عامة لكل واحد من الحقول التخصصية لسلامة الطيران بغرض تدريب المدربين أثناء العمل في إطار البرنامج التدريبي - ترينير المتقدم (TPP).

المناقشة

٤٢- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/477 Revision No. 1 (الكاميرون)، أوضح رئيس المكتب العالمي للتدريب على الطيران (C/GAT) أن المكتب المذكور قد أعد دورات تدريبية خاصة باحتياجات تدريبية محددة، مع مراعاة المشكلات الخاصة بالأداء وإطار الكفاءة والجهات المستهدفة. وبمجرد إعداد الدورة التدريبية أُعدت متطلبات تأهيل المدربين وإدراج التدريب أثناء العمل في عملية التأهيل. وشدد على أن هذه العملية يجب أن تضمن جودة تنفيذ الدورات.

٤٣- وأشارت مندوبة الولايات المتحدة إلى أن دولتها اعترضت على الإجراء الوارد في الفقرة (ب) من ورقة العمل WP/477 Revision No. 1. وبينما أقرت الولايات المتحدة بأن إلزام كل مدرّب بتقديم طلب إلى الإيكاو بشكل فردي لكل دورة يرغب في تدريسها هي عملية مرهقة، فإن ثمة متطلبات محددة خاصة بالخدمة المتوفرة في المدربين بشأن كل دورة من أجل تحسين التعلّم إلى أقصى حد. وقد يؤدي إزالة هذا الشرط إلى الحد من مطابقة الخبرات مع النتائج. واعترضت الولايات المتحدة على إعداد دورات تدريبية عامة لكل مجال متخصص من مجالات سلامة الطيران لتدريب المدربين أثناء العمل بموجب برنامج ترينير المتقدم وطلبت أن يقدم كل مدرب طلبه كما هو الأمر حالياً.

٤٤- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/238 (الجمهورية الدومينيكية)، أشارت مندوبة الولايات المتحدة إلى أن دولتها وافقت على اقتضاء توفير نهج تعاوني أكثر تكاملاً بشأن التدريب وتطلعت إلى المضي في فهم المفاهيم الواردة في ورقة العمل.

٤٥- وإذ أعرب مندوب رومانيا عن تأييده لورقة WP/131 (الإمارات العربية المتحدة)، فقد أشار إلى أن الاجتماع الاستكشافي لتدريب وترخيص الموظفين والذي عُقد في مقر الإيكاو في الفترة من ٨ إلى ١٢/٧/٢٠١٩ قد وافق على أن تتظر الإيكاو في تشكيل فريق خبراء تدريب وإجازة الموظفين (PTLP) للاضطلاع بالأعمال الناشئة عن توصيات الاجتماع الاستكشافي وذكر أنه بينما من المهم للغاية إتاحة فرصة جديدة لتدريب موظفي صيانة الطائرات وفقاً لورقة العمل WP/131، فقد أكد على أنه من الضروري إيلاء الاهتمام للجوانب العملية لتكنولوجيا خبرة المستخدم المعززة وأن يتم الإلمام بحدود التكنولوجيا المستخدمة من أجل التدريب. ومضى مندوب رومانيا في التأكيد على أنه يجب دعم جميع جوانب التدريب بواسطة التكنولوجيا الجديدة.

٤٦- أيد مندوبو نيكاراغوا وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية وإكوادور وكولومبيا وكوبا ورقة العمل WP/238 (الجمهورية الدومينيكية). وإذ قام مندوب نيكاراغوا بذلك فقد أكد على أن تكامل عمليات التدريب من شأنه أن يؤدي إلى بناء القدرات وتعزيز الفعالية. وأكدت مندوبة أوروغواي على ضرورة قيام الدول بتزويد مهنيي الطيران بالتدريب اللازم من أجل ضمان سلامة الطيران المدني الدولي. وشددت على أهمية الاستنتاج الوارد في الفقرة ٣-٣ من ورقة العمل، والذي ينص على ما يلي: "الطيران هو نظام يعتمد نجاحه على العلاقة المتسقة بين جميع مكوناته من الأنظمة الفرعية. ووفقاً لذلك، يجب أن نركز على

ضمان حصول العاملين التشغيليين على أفضل التقنيات والإجراءات بطريقة منظمة ومتسقة لكي يتحقق الغرض المقصود من تلك التقنيات والإجراءات، وذلك في ضوء الأهداف الاستراتيجية للمنظمة وال الطيران كنظام عالمي". وأشارت مندوبية كوبا إلى أنه في حين أن الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/328 قد تترتب عنها آثار مالية فإنها قد تكون مفيدة في تعزيز أداء حاملي تراخيص صيانة الطائرات.

٤٧- وأعرب وفدا إكوادور وكولومبيا عن دعمهما لمداخلة رئيس المكتب العالمي للتدريب على الطيران بشأن ورقة العمل WP/477 Revision No. 1 (الكاميرون). وأكدت مندوبية كوبا على أهمية بذل الجهود كافة من أجل تعزيز سلامة الطيران.

٤٨- وإذ وافق مندوب جنوب السودان على الورقات الثلاثة، فقد أكد على أهمية تزويد الدول، بما فيها بلده، بتدريب في مجال الطيران وبناء القدرات وهي أمور ثمة حاجة ماسة إليها، وذلك وفقاً لمبادرة الإيكاو بشأن "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٤٩- ولدى تلخيص المناقشة حول **الكفاءات والتطوير في مجال الطيران**، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية لاحظت الاهتمام المُعرب عنه بتبني التكنولوجيات الجديدة والأدوات المبتكرة في التدريب على الطيران لتعزيز نظام إجازة الموظفين. وفيما يتعلق بورقة العمل WP/131 (الإمارات العربية المتحدة)، حثت اللجنة التنفيذية الدول الأعضاء على الاعتراف بتكنولوجيا الواقع الافتراضي وشجعته على اعتماد استخدام هذه التكنولوجيا بالنسبة لمتطلبات الصلاحية للطيران وللمُجازين في ترخيص صيانة الطائرات. وأكدت اللجنة التنفيذية أنه في حين أن هذه التكنولوجيا تعد تطوراً إيجابياً، إلا أن ثمة حاجة إلى المضي في دراسة تكاليفها/فوائدها وفعاليتها وجدواها. كما يقتضي ذلك قدراً من المواءمة والتوحيد.

٥٠- وفيما يتعلق بورقة العمل رقم WP/238 (الجمهورية الدومينيكية) أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بالطلب المقدم إلى الإيكاو لدعم الترويج لتكامل عمليات التدريب والاستراتيجيات الأخرى الرامية إلى تحقيق التكامل والفعالية. وفيما يتعلق بورقة العمل رقم WP/477 Revision No. 1 (الكاميرون)، أيدت اللجنة التنفيذية الموقف الذي عبر عنه رئيس مكتب التدريب العالمي على الطيران (C/GAT) (انظر الفقرة ٤٢ أعلاه).

المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية والنقل الجوي

٥١- وعرضت مندوبية رومانيا ورقة العمل رقم WP/115 [تصميم استراتيجية جديدة للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP)] المقدمة من قبل فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، و"اليوروكنترول". وشددت على أن الطيران قطاعٌ سريعُ النمو وهو عنصر حاسم لتعزيز الربط العالمي، مع العمل على دعم التنمية الاقتصادية والنمو في جميع أنحاء العالم. وفي الوقت نفسه، أقرت أوساط الطيران الدولية بالفعل بوجود نقص حالي في المهنيين المهرة في بعض مجالات الطيران، وقد تتفاقم المشكلة بمرور الوقت إذا لم يُتخذ أي إجراء في هذا الشأن. ويمكن أن يُعرض هذا النقص النمو المتوقع للخطر ويمكن أن يهدد سلامة وأمن الطيران في جميع أنحاء العالم. ومن ثم فبينما تُقرّ الورقة إقراراً تاماً بنجاح مبادرة الإيكاو الخاصة بالجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP) خلال السنوات العشر الأخيرة، فهي تؤيد عزم الإيكاو على إضفاء زخم جديد لمبادرة "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" بإعداد استراتيجية جديدة ومتماسكة وشمولية وقادرة على توفير أدوات فعالة لمواجهة النقص المنتظر في المهنيين العاملين في مجال الطيران. وأكدت الورقة على أنه ينبغي إعداد هذه الاستراتيجية بناء على تقييم واضح قائم على البيانات للمشكلة ثم اقتراح طائفة من الأدوات الفعالة القادرة على مساعدة الدول على جعل مهنة الطيران خياراً

لمسار مهني جذاب لنطاق واسع من المهنيين مع الحفاظ على نظرة مستقبلية عالمية. وعرضت الورقة بعض الاعتبارات والاقتراحات بشأن الاستراتيجية الجديدة للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران.

٥٢- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/115 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحت جميع الدول الأعضاء على تسهيل إزالة الحواجز أمام تدفق المهارات الحر في مجال الطيران عبر الحدود، من خلال توحيد وتنسيق المؤهلات والتراخيص والإجراءات الإدارية؛
- (ب) أن تدعو الدول والمنظمات الدولية والإقليمية والأوساط الأكاديمية وأوساط الطيران لدعم "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران"، باعتباره أحد العناصر الأساسية لبناء القدرات، وذلك من خلال توفير الخبرات والإرشادات الفنية والموارد اللازمة للمساعدة على تحقيق أهداف البرنامج؛
- (ج) أن تكلف المجلس باعتماد استراتيجية جديدة للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران للإيكو تتسم بالشمولية وتقوم على البيانات وتراعي التغيير التكنولوجي السريع.

وأن تكلف الأمانة العامة بالقيام بما يلي:

- (د) تقييم وتقديم تقرير إلى المجلس وفقاً لاستراتيجية الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران عما إذا كان إطار عمل الإيكو الحالي، سيما الملحق الأول — "إجازة العاملين"، يتيح فرصة سانحة وإمكانية الاستفادة النساء والرجال، بدون تحيز وبدون تمييز، من قطاع الطيران؛
- (هـ) تقييم وتقديم تقرير إلى المجلس وفقاً لاستراتيجية الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران عما إذا كان الإطار الحالي للإيكو، سيما الملحق الأول، يوفر إطاراً فعالاً في تزويد المهنيين في مجال الطيران بالمهارات اللازمة للأسواق في الحاضر والمستقبل؛
- (و) التأكد من تبادل جميع البحوث والبيانات التي تم تجميعها في سياق استراتيجية الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران مع جميع الدول المتعاقدة في الإيكو والجهات المعنية في قطاع الطيران وتمكن هذه الجهات من الاستفادة منها.

٥٣- وقدم مندوب الإمارات العربية المتحدة ورقة العمل رقم WP/130 ("التوحيد القياسي للتدريب في مجالي البحث والإنقاذ") التي أشارت إلى أن بعض الحوادث الأخيرة والبارزة الخطورة قد شددت على اقتضاء تحسين التشغيل البيئي في عمليات البحث والإنقاذ، وذلك من أجل دعم تنفيذ هذه العمليات تنفيذاً فعالاً وفي الوقت المناسب. وسلطت الورقة الضوء على أن المركز الوطني للبحث والإنقاذ بالإمارات العربية المتحدة كان قد استضاف حلقة عمل دولية للتوحيد القياسي لعمليات التدريب في مجالي البحث والإنقاذ من ١٢ إلى ٢٠١٩/٦/١٣. ولقد شارك في هذا الحدث ٥٥ ممثلاً عن الوكالات الجوية والبحرية من الاتحاد الروسي والكويت ونيوزيلندا والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية. وكان الهدف الرئيسي لحلقة العمل التعريف بالتحديات الحالية التي تواجهها عمليات البحث والإنقاذ وتحديد ما إذا كان التوحيد القياسي الدولي لعمليات التدريب وترخيص العاملين في مجالي البحث والإنقاذ يمكن أن يعالج تلك التحديات. ولقد توصل المشاركون إلى توافق في الآراء بشأن خمسة بنود على الأقل من شأنها أن تتيح تعزيز توفير عمليات البحث والإنقاذ من خلال التوحيد القياسي للتدريب في مجال البحث والإنقاذ.

٥٤- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/130 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تأخذ علماً بمحتويات ورقة العمل؛
- (ب) أن تنظر في المسائل الأخرى التي يمكن أن تعالجها عملية التوحيد القياسي الدولي للتدريب على عمليات البحث والإنقاذ؛
- (ج) أن تطلب إلى الأمانة العامة أن تنظر في اعتماد مفهوم "إطار دولي للتدريب القائم على الكفاءة لعمليات البحث والإنقاذ" وذلك بالتعاون مع الوكالات الأخرى، مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO).

٥٥- وقدم مندوب سنغافورة ورقة العمل رقم WP/206 ("بناء كفاءات الطيران بالنسبة للمستقبل")، التي شاركت في تقديمها فيجي وجزر مارشال وناورو ونيجييا ومقدونيا الشمالية وبالاو والمملكة المتحدة. وأشارت الورقة إلى أنه في ظل رعاية برنامج "الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP)، شرعت الدول في تنفيذ مبادرات متعددة لجذب وتدريب المهنيين الشباب في قطاع الطيران والاحتفاظ بهم. وأكدت الورقة على اقتضاء إقرار طرائق التعليم الخاصة بالجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران واعتماد طرائق التعليم التي تركز على المتعلم والتي تشمل أساليب التدريب التي تحوّل تركيز التعليم من المُدرّب إلى المتعلمين. وأظهرت الدراسات أن طرائق التعليم التي تركز على المتعلم أكثر فعالية من منهجيات التدريب التقليدية التي يقودها المعلم بالنسبة لكل من الجيل الذي ولد بين عامي ١٩٨١ و١٩٩٦ (Millennial) والجيل الذي ولد بين عام ١٩٩٦ وبداية أواسط سنوات الألفين، وأن امتلاك ناصية التكنولوجيا الصحيحة يمكن أن يسفر عن دعم فعال لأساليب التعليم التي تركز على المتعلم. وإذ أشارت الورقة إلى أن المتدربين من القوى العاملة من الجيل الذي ولد بين عامي ١٩٨١ و١٩٩٦ (Millennial) والجيل الذي ولد بين عام ١٩٩٦ وبداية أواسط سنوات الألفين تعودوا وتعرضوا للتكنولوجيا باعتبارها الواجهة الرئيسية في الحياة، فقد أكدت الورقة على أنه مع تقدم التكنولوجيا أصبح الحصول عليها ميسوراً وبتكلفة معقولة، فسيكون من المفيد لقطاع الطيران توفير المزيد من الأدوات التدريبية التي تتكامل مع طرائق التعليم التي تركز على المتعلم. وجرى تشجيع الإيكاو على أنه بإمكانها، من خلال برنامج "تدريب المتقدم"، أن تنظر في توفير هذه الإرشادات من أجل المساعدة في تشجيع التكنولوجيا وطرائق التعليم التي تركز على المتعلم لبناء كفاءات الطيران في المستقبل.

٥٦- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/130 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تسلّم بالحاجة إلى تبني طرائق تعليم تركز على المتعلم من أجل تعزيز التدريب القائم على الكفاءة لتجهيز الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران من أجل تلبية احتياجات الطيران في المستقبل؛
- (ب) أن تطلب من الإيكاو إعداد مبادئ توجيهية لاختيار أدوات التدريب التكنولوجية التي تدعم التدريب القائم على الكفاءة وذلك باستخدام طرائق تعليم تركز على المتعلم في إطار برنامج "تدريب المتقدم TRAINAIR PLUS" (TPP) التابع للإيكاو.

٥٧- وقدم مندوب كندا ورقة العمل رقم WP/239 ("معالجة نقص الطيارين والمهنيين العاملين في مجال الطيران - نهج عالمي بشأن مشكلة عالمية") التي عرضت موجزاً لاستعراض شامل للنقص العالمي في الطيارين والمهنيين العاملين في مجال الطيران. وتعرض الورقة لمعلومات مفصلة بشأن مبادرات الإيكاو العديدة القائمة الآن للتصدي لهذا التحدي. وأكدت الورقة على أن نقص العمالة المذكور أثر على قطاع الطيران الدولي بأسره. وسلطت الورقة الضوء على أن المجموعات جيدة التدريب وذات الخبرة من الطيارين والمهندسين ومرقبي الحركة الجوية والفنيين في مجال الصيانة والمفتشين المعنيين بالسلامة وغيرهم يعدون من العاملين الضروريين للمحافظة على سلامة وجوى الطيران الدولي. ومن ثم يلزم توفير جهود جماعية، على المستويات المحلية والعالمية على حد سواء، من أجل التغلب بشكل فعال على آثاره المتزايدة. وإذا لم تتم معالجة حالات نقص العمالة هذه معالجة مناسبة فإنها قد تمثل تحديات حاسمة بالنسبة لسلامة الطيران في العالم أجمع. وتناشد كندا جميع الدول الأعضاء بالإيكاو

العمل مع الجهات المعنية الرئيسية، على الصعيد المحلي والدولي على حد سواء، من أجل إعداد نُهج للمساعدة في التخفيف من نقص سوق العمالة العالمي وتشجيع زيادة الإدماج في قطاع الطيران الدولي. وشددت على أن التعاون بين الدول، من خلال تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة، أمر حاسم بالنسبة للتصدي لهذا التحدي في المستقبل.

٥٨- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/239 إلى القيام بما يلي:

- أ) دعم مبادرات الإيكاو، مثل برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP) من أجل تشجيع المهن في مجال الطيران بالنسبة للأجيال المقبلة لضمان توفّر ما يكفي من المهنيين المؤهلين والكفؤين العاملين في مجال الطيران لتشغيل وإدارة وصيانة نظام النقل الجوي الدولي في المستقبل؛
- ب) حث الدول الأعضاء بالإيكاو على التعاون من خلال تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة فيما يتعلق بتنفيذ سياساتها وتشريعاتها من أجل معالجة النقص العالمي في المهنيين العاملين في مجال الطيران والتخفيف من آثاره الواسعة النطاق.

٥٩- وقدم مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل WP/240 ("تنفيذ إدارة التغيير في سياق إعداد المشروعات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية") التي أوصت بإدخال التدريب على إدارة التغيير ليغدو جزءاً من عملية تنفيذ خطط الإيكاو العالمية والمشروعات الفنية الخاصة بالطيران والتي يجب إدارتها بأقل قدر ممكن من المخاطر على السلامة. ولقد جرى تعريف إدارة التغيير على أنها تنفيذ إطار استباقي يراعي احتياجات أولئك المشاركين في عملية رامية إلى تعديل أو إدخال أنشطة جديدة، مع استراتيجيات لضمان الاستماع إلى جميع وجهات النظر ومراعاتها. وتكفل العملية المشتركة لاتخاذ القرارات مشاركة جميع الأشخاص الذين تؤثر عليهم العملية الجديدة مشاركة نشطة في تنفيذها. ومن شأن التدريب على إدارة التغيير أن يكفل اتخاذ القرارات بطريقة تعاونية، وأن يجعل عملية الانتقال تتم بحذر، وعلى مراحل، توجهاً للاستثناس وشحذاً للوعي. علاوة على ذلك، سوف يعزز التدريب كيفية إعداد مشاريع الطيران الفنية وتنفيذها.

٦٠- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/240 إلى القيام بما يلي:

- أ) دعم محتوى هذه الورقة، وحث الدول على إدخال التدريب على إدارة التغيير ليغدو جزءاً أساسياً من عملية التخطيط للمشروعات وتنفيذها؛
- ب) مطالبة الكيانات التابعة للإيكاو بوضع أحكام وإرشادات جديدة لمساعدة الدول في بناء القدرات في مجال إدارة التغيير؛
- ج) استعراض المشروعات الجارية والنظر في إتاحة تمويل خاص لدمج أدوات إدارة التغيير فيها، من أجل تنفيذها تنفيذاً فعالاً؛
- د) توطيد المشروعات التي تعمل على تحسين السلامة من خلال اتخاذ القرارات بطريقة تعاونية، واعتبار إدارة التغيير شرطاً أساسياً للنجاح.

٦١- وقدم مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل WP/444 ("التدريب على إدارة الملاحة القائمة على الأداء") التي أكدت على أنه يلزم، من أجل ضمان الرصد الفعال لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء، إعداد وتنفيذ برنامج تدريبي يتيح للموظفين الإداريين لخدمات الملاحة الجوية اكتساب المعرفة والمهارات اللازمة لإدارة الملاحة القائمة على الأداء. وشددت الورقة على أن هذا التدريب في مجال إدارة الملاحة القائمة على الأداء عامل رئيسي لضمان سير العملية سيراً سلساً ودقيقاً من أجل تحقيق مستوى مقبول من السلامة وذلك باستخدام الأدوات والإجراءات المقترحة من قبل الإيكاو. ويسعى التدريب على إدارة الملاحة

القائمة على الأداء إلى إعداد منهج خاص يوفر فهماً واضحاً للمفاهيم الجديدة المرتبطة بالملاحة القائمة على الأداء من الناحية النظرية والعملية. وسلطت الورقة الضوء على أن الجمهورية الدومينيكية هي أول دولة ناطقة بالأسبانية تقوم باستحداث حزمة تدريبية موحدة بشأن إدارة الملاحة القائمة على الأداء لتطوير المعرفة والمهارات المطلوبة.

٦٢- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/444 إلى القيام بما يلي:

- (أ) تحليل وتأييد محتويات ورقة العمل هذه؛
- (ب) تكليف الأمانة العامة بصياغة وتشجيع إعداد إرشادات أخرى بشأن إدارة الملاحة القائمة على الأداء؛
- (ج) إضفاء الأولوية على التدريب على إدارة الملاحة القائمة على الأداء كأداة لتشجيع وتعزيز سلامة الطيران في نظم الملاحة الجوية في العالم أجمع، ومن ثم ضمان الرصد الناجح لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء؛
- (د) إدراج الحاجة إلى التدريب على إدارة الملاحة القائمة على الأداء في العمليات المرتبطة بإدارة التغيير.

٦٣- وأشير إلى أن ورقات المعلومات التالية قد تم تسليمها: ورقة العمل رقم WP/408 بعنوان: "التعليم والأداء في مجال الطيران: تحقيق الفوائد واستدامتها" (Education and performance in aviation: Realizing and sustaining benefits) التي قدمتها منظمة هيرمس (Hermes) للنقل الجوي؛ وورقة العمل رقم WP/497 بعنوان: "آخر المستجدات في التدريب الصيني على أمن الطيران" (Latest progress of China's Aviation Security Training) التي قدمتها الصين؛ وورقة العمل رقم WP/512 بعنوان: "التدريب بشأن اقتصاديات النقل الجوي ولوائحه" (Training on air transport economics and regulations) التي قدمتها بنغلاديش؛ وورقة العمل رقم WP/565 "بناء الطائرات التجريبية بدون طيار ومختبرات الابتكار في رواندا" (Experimental drone builders and innovation labs in Rwanda) التي قدمتها رواندا.

المناقشة

٦٤- وأعرب مندوبو كولومبيا وأوروغواي وكوبا وجمهورية فنزويلا البوليفارية وزامبيا وأريتريا عن دعمهم لجميع الأوراق الست المقدمة. وإذ أعرب مندوب كولومبيا عن تأييده للأوراق المذكورة فقد أكد على استمرار دعم دولته لبرنامج الإيكاو الخاص بالجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران.

٦٥- وإذ أيد مندوب إيطاليا ورقة العمل WP/206 (سنغافورة، والجهات المشاركة في الورقة)، فقد شدد على أن جذب وتدريب واستبقاء الجيل القادم من المهنيين في مجال الطيران يمثل أولوية عالمية للطيران وأكد على أنه عندما لم ينجح أكثر من نصف الشباب المسجلين في برنامج الطيران في إكمال التدريب، فقد كان من الضروري إعادة التفكير في طريقة التعليم. وإذ أكد مندوب إيطاليا على أن التدريب القائم على الكفاءة يمكن أن يسفر عن نتائج أفضل إذا تحوّل التركيز من المدرب إلى المتدرب، فإن هذا المندوب يشجّع الجمعية العمومية على اتخاذ الإجراء المقترح في ورقة العمل وعلى وجه الخصوص مطالبة الإيكاو بإعداد مبادئ توجيهية لاختيار أدوات التدريب التكنولوجية التي تدعم التدريب القائم على الكفاءة وذلك باستخدام طرائق تعليم تركز على المتعلم في إطار برنامج "تريينير المتقدم" التابع للإيكاو.

٦٦- وإذ أعرب مندوب الإمارات العربية المتحدة عن دعمه لورقة العمل WP/239 (كندا)، فقد أكد على أهمية تعاون الدول من خلال تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة فيما يتعلق بتنفيذ سياساتها وتشريعاتها الخاصة من أجل معالجة النقص العالمي في موظفي الطيران المهنيين. كما أيد أيضاً ورقة العمل WP/115 (فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في إيكاو وبواسطة المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL))،

مشدداً على الحاجة إلى إزالة أي عقبات تعترض تدريب وتوظيف المهنيين الشباب في مجال الطيران من أجل ضمان مستقبل مشرق لقطاع الطيران.

٦٧- وأعربت مندوبة الولايات المتحدة عن دعمها للتوصيات الواردة في ورقة العمل WP/115 ولاستراتيجية جديدة خاصة بالجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران والتي ستعود بالفائدة على مستقبل الطيران العالمي نتيجة اعتماد أساليب وأدوات تتكيف بصورة مستمرة وتستند إلى التحليل القائم على البيانات. كما أيدت الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/239 وأكدت دعم الولايات المتحدة لمبادرات الإيكاو الخاصة بتعزيز الوظائف في مجال الطيران بالنسبة للأجيال المقبلة، مثل برنامج "الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP).

٦٨- وإذ سلط مندوب إكوادور الضوء على نجاح الإيكاو في تنفيذ برنامجها الخاص بالجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران بالاقتران مع مبادراتها بشأن عدم ترك أي بلد وراء الركب، فقد أيدت الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/206 (سنغافورة، والجهات المشاركة في الورقة) وشددت على اقتضاء امتلاك الأدوات التكنولوجية المناسبة التي تدعم تدريب قائم على الكفاءة بواسطة استخدام طرق تربوية تركز على المتعلم في إطار "برنامج ترينير المتقدم" التابع للإيكاو. كما أيدت الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/444 (الجمهورية الدومينيكية) والمتصلة بالتدريب على إدارة الملاحة القائمة على الأداء.

٦٩- وإذ أشار مندوب أسبانيا إلى أن المقترحات الواردة في الأوراق الست هي مقترحات مثيرة للاهتمام، فقد أكد على أن مفهوم الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران هو مفهوم متصل اتصالاً وثيقاً بالمسائل الخاصة بالابتكار في مجال الطيران وزيادة التعاون مع قطاع الصناعة. وعلاوة على ذلك، فقد أتاح فرصة ممتازة للسعي نحو تحقيق المساواة بين الجنسين، وهو أمر تلتزم به أسبانيا التزاماً قوياً. وإدراكاً منه لعدم توفر الأموال الكافية في ميزانية البرنامج العادي للإيكاو لفترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢ فيما يتعلق بجميع تلك المبادرات، فقد أكد على أن "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" هو مسألة يمكن للدول الأعضاء في منظمة الإيكاو وقطاع الطيران أن تشارك فيها من أجل الحصول على برنامج موحد واحد تكون فيه المشاركة مشاركة طوعية. وأيد مندوب زامبيا هذه التعليقات.

٧٠- وقدم مندوب نيجيريا دعمه لورقات العمل WP/206 (سنغافورة، والجهات المشاركة في الورقة) و WP/239 (كندا)، وكذلك ورقة العمل WP/240 و WP/444 (الجمهورية الدومينيكية).

٧١- وأيد مندوب نيكاراغوا ورقات العمل WP/239 و WP/240 و WP/444، فضلاً عن ورقة العمل WP/115 (فنلندا) بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أعضاء أخرى في إيكاو و"اليوروكنترول"، والتي دعت الدول الأوروبية إلى القيام، ضمن جملة أمور، بدعم "برنامج الإيكاو الخاص بالجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" بواسطة توفير الخبرة الفنية والإرشاد والموارد من أجل المساعدة في تحقيق أهداف البرنامج المذكور.

٧٢- ورحب مندوب السويد بمبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران كجزء من حل لمعالجة النقص في المهنيين المهرة والمؤهلين في مجال الطيران، فضلاً عن إعلان الإيكاو، في نهاية عام ٢٠١٨، لتعزيز وتوسيع نطاق "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران". وإذ أشار إلى التفاوت الذي لا يزال قائماً بين الجنسين في بعض مهن الطيران حيث يعتبر تمثيل المرأة فيها تمثيلاً ناقصاً، فقد شدد على أن "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" يمكن أن يشجع زيادة مشاركة النساء في قطاع الطيران وشدد مندوب السويد على أنه كون النساء يشكلن نصف سكان العالم، فإن أي استراتيجية فعالة لمعالجة النقص العالمي في المهنيين في مجال الطيران يجب أن تهدف إلى زيادة مشاركتهن. وأشار إلى أن ورقة العمل WP/115 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في إيكاو

وبواسطة "اليوروكنترول" التي أيدتها، أكدت على أن استراتيجية جديدة للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران ينبغي أن تستحدث مجموعة من الأدوات الفعالة القادرة على مساعدة الدول في جعل مهنة الطيران اختياراً وظيفياً جذاباً وخالياً من التمييز بالنسبة لكل من النساء والرجال.

٧٣- وأيد مندوبو كوبا والبرتغال وأستراليا وأريتريا هذه المداخلة. وإذ قامت مندوبة كوبا بذلك فقد أشارت إلى أنه نظراً لعدم وجود اقتراح حالياً لتعديل الملحق الأول - "إجازة العاملين"، لكي يبين مبادئ المساواة بين الجنسين وعدم التمييز في قطاع الطيران، فقد فضلت تنفيذ هذه المبادئ تنفيذاً فعالاً من خلال سياسات النقل الجوي.

٧٤- وشدد مندوب البرتغال على أهمية الاستثمار في الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وتشجيع الطيران على مستوى المدارس والأوساط الأكاديمية. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي تشجيع الدول الأعضاء وهيئات الطيران على اتخاذ التدابير المناسبة للاحتفاظ بالمهنيين في مجال الطيران. وينبغي أخيراً وليس آخراً تشجيع جميع الجهات المعنية على تحفيز المساواة بين الجنسين في قطاع الطيران.

٧٥- وأعرب مندوب أستراليا أيضاً عن دعمه لما تتسم به الأوراق المقدمة من شعور عام، سيما، ورقة العمل WP/239 (كندا). وأكد على أن الاستثمار في الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران لتلبية احتياجات الطيران في المستقبل هو أمر ضروري. وعلاوة على ذلك، فإن التصدي للتحديات التي ستظهر في العقود المقبلة يقتضي إشراك ما نسبته ١٠٠ في المئة من القوى العاملة المحتملة كي يتمكن قطاع الطيران من تحقيق ما نسبته ١٠٠ في المئة من إمكانياته.

٧٦- وإذ أعرب مندوب باراغواي عن دعمه لورقتي العمل WP/240 و WP/444 (الجمهورية الدومينيكية)، فقد أكد على أهمية تعزيز التدريب على إدارة التغيير والتدريب على إدارة الملاحة القائمة على الأداء من أجل ضمان سلامة الطيران المدني الدولي. وقام مندوب بنما كذلك بتأييد الورقتين المذكورتين، فضلاً عن ورقة العمل WP/206 (سنغافورة)، والجهات المشاركة في الورقة). وأيد مندوب المكسيك ورقات العمل WP/240 و WP/444 فضلاً عن ورقة العمل WP/239 (كندا).

٧٧- وإذ أيد مندوب كندا ورقة العمل WP/115 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أعضاء أخرى في الإيكاك وبواسطة اليوروكنترول) وورقة العمل WP/206 (سنغافورة، والجهات المشاركة في الورقة)، فقد أشار هذا المندوب إلى أن دولته كانت منذ فترة طويلة دولة داعمة لبرنامج الإيكاك بشأن الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وأنها تؤيد تأييداً كاملاً التوصيات الواردة في الورقتين والخاصة بتعزيز البرنامج المذكور. وتقر كندا بأن توظيف المواهب وتدريبها والاحتفاظ بها كانت من العوامل الرئيسية في معالجة النقص الناشئ في العمالة في مجال الطيران الدولي.

٧٨- وأعرب وفدا جمهورية كوريا وبولندا عن دعمهما لورقة العمل WP/115. وإذ قام مندوب بولندا بذلك، فقد أعاد التأكيد على أن إعداد استراتيجية جديدة وقوية وطموحة وشاملة بشأن الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وهي استراتيجية قادرة على تقديم أدوات فعالة للتعامل مع النقص العالمي المتوقع في المهنيين في مجال الطيران، أمر يحظى بأهمية قصوى.

٧٩- أيد مندوبو تركيا والجمهورية الدومينيكية والسودان ورقتي العمل WP/115 و WP/206 (سنغافورة، والجهات المشاركة في الورقة) وورقة العمل WP/239 (كندا)، وأعرب مندوب السودان أيضاً عن تأييده لورقة العمل WP/130 (الإمارات العربية المتحدة). وأثنى مندوب الجمهورية الدومينيكية على الأعمال الجاري تنفيذها بواسطة المكتب العالمي للتدريب على الطيران وفرقة العمل الخاصة بالجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران من أجل إعداد استراتيجية عالمية لتنفيذ "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران".

٨٠- وإذ أعرب مندوب ميانمار عن دعمه الكامل لورقة العمل WP/206 (سنغافورة، والجهات المشاركة في الورقة)، فقد شدد على أنه مع تقدم التكنولوجيا وازدياد سهولة الحصول عليها وتوفرها بأسعار معقولة، سيكون من المفيد لقطاع الطيران أن تتوفر أدوات ومعدات تدريب إضافية تتكامل مع طرق التدريس التي تركز على المتعلم، مثل عملية التعلم المدمج، والتي تشكل مزيجاً من التعلم الإلكتروني والتعلم في الفصول الدراسية وبواسطة الواقع الافتراضي، مما مكن من محاكاة بيئة التدريب. ووافق مندوب سانت فنسنت وجرينادين على هذا الرأي.

٨١- أيد مندوب عُمان ورقة العمل WP/115 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أعضاء أخرى في إيكاك وبواسطة "اليوروكنترول") وورقة العمل WP/130 (الإمارات العربية المتحدة).

٨٢- وأعرب مندوب فرنسا أيضاً عن دعمه لورقة العمل WP/115. وفيما يتعلق بورقة العمل WP/130، التي دعت إلى التوحيد القياسي الدولي للتدريب في مجال البحث والإنقاذ، فقد أعرب هذا المندوب عن القلق الذي يساوره بشأن إدراج توصية دولية ذات صلة في الملحق الثاني عشر — "البحث والإنقاذ". وشدد مندوب فرنسا على أن كل دولة مسؤولة عن توفير خدمات فورية وفعالة للبحث والإنقاذ في أراضيها. وسلط الضوء على وجود وثائق مفيدة بشأن عمليات البحث والإنقاذ، مثل "الدليل الدولي لعمليات البحث والإنقاذ الجوية والبحرية" (IAMSAR)، المجلد الثاني — "تنسيق المهام"، ولقد نشرتهما بصورة مشتركة كل من الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية (انظر وثيقة الإيكاو Doc 9731) وقامتا بتحديثها تحديثاً منتظماً. وبالإضافة إلى تلك الوثائق، اقترح مندوب فرنسا تنفيذ التعاون الإقليمي العابر للحدود بشأن البحث والإنقاذ وأعرب عن رغبة دولته في تقديم خبرتها في هذا المضمار.

٨٢- وإذ أعرب مندوب أريتريا عن احترامه لهذا الرأي، فقد أكد على أنه لا يمكن لأي دولة، بمفردها التغلب على الصعوبات المرتبطة بتقديم خدمات البحث والإنقاذ، ومن ثم أوصى بوضع إطار تدريب دولي قائم على الكفاءة بشأن البحث والإنقاذ بالتعاون مع الوكالات الأخرى ذات الصلة على النحو الذي اقترحه الإمارات العربية المتحدة في ورقة العمل WP/130.

٨٤- وأعرب مندوب ترينيداد وتوباغو عن تأييده لورقة العمل WP/115 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أعضاء أخرى في إيكاك وبواسطة "اليوروكنترول")، وورقة العمل WP/206 (سنغافورة، والجهات المشاركة في الورقة)، وورقة العمل WP/239 (كندا)، فضلاً عن دعمه لورقة العمل WP/240 وورقة العمل WP/444 (الجمهورية الدومينيكية).

٨٥- وإذ شدد مندوب بيرو على أن التدريب على الطيران ليس بتكلفة ولكنه استثمار ساعد على ضمان سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه، فقد شجع الدول الأعضاء على مشاركة أدوات التدريب الخاصة بها مع الآخرين. وأكد على أن بيرو ملتزمة بأن تشارك مع الدول الأخرى في إقليم أمريكا الجنوبية في الأهداف ذات الصلة بالملاحة القائمة على الأداء التي أعدتها في عام ٢٠١٧ والتي أثبتت أنها ذات قيمة كبيرة من حيث الاستخدام الأمثل للمجال الجوي المتاح.

٨٦- وأيد المراقب عن منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) ورقة العمل WP/115 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في إيكاك وبواسطة "اليوروكنترول") وأعرب عن تأييده لخطة الإيكاو بشأن إضفاء زخم جديد على مبادرة "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" بواسطة استراتيجية جديدة وطموحة وشاملة وقادرة على توفير أدوات فعالة للتعامل مع النقص المتوقع في عدد المهنيين العاملين في مجال الطيران. وشدد على أن التدفق الحر لمهارات الطيران عبر الحدود من خلال عمليات التوحيد والاعتراف المتبادل بشأن المؤهلات والترخيص والإجراءات الإدارية كان عاملاً تمكينياً رئيسياً للاحتفاظ بالعاملين المهنيين المؤهلين في مجال الطيران. وشدد المراقب عن منظمة

خدمات الملاحة الجوية المدنية أنه ينبغي التركيز أيضاً على التعاون الإقليمي حيث إن الابتكار والوافدين الجدد ونماذج الأعمال الجديدة في طيران الأعمال تؤدي إلى زيادة العمليات عبر الحدود.

٨٧- وأكد المراقب عن الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، في سياق دعمه لورقة العمل WP/115، أن هذا الاتحاد الدولي كان داعماً قوياً لمبادرة الإيكاو بشأن الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران منذ بداية تنفيذ هذه المبادرة في عام ٢٠٠٩. ومع ذلك رغب هذا الاتحاد في التأكيد على أنه لا يمكن موازنة المؤهلات والترخيص على المستوى العالمي إلا من خلال مخطط ترخيص إلزامي قوي لجميع الدول الأعضاء في الإيكاو. ولقد كان ذلك ضرورياً لضمان تحقيق المستوى القياسي نفسه من الكفاءة بين المهنيين العاملين في مجال الطيران، وخاصة لمراقبي الحركة الجوية، والمحافظة عليه على الصعيد العالمي. وتحقيقاً لهذه الغاية، فقد كان يلزم إجراء تقييم شامل لأحكام الفصل الرابع من الملحق الأول — "إجازة العاملين" فيما يتعلق بمراقبي الحركة الجوية. ورحب الاتحاد الدولي المذكور بمبادرة الإيكاو الأخيرة بشأن فرقة عمل الإجازات الإلكترونية للعاملين (EPL-TF) وأكد التزامه بمواصلة دعم أعمال الإيكاو المتعلقة بالمسائل الخاصة بالتأهيل والترخيص.

٨٨- ورحبت الأمانة العامة بالتعليقات التي أُبديت دعماً لبرنامج الإيكاو بشأن الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP). ومع ذلك فقد أشارت إلى أن البرنامج الأخير لم يُمول بواسطة ميزانية البرنامج العادي للمنظمة لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٦-٢٠١٩، وأن الخدمات التي قدمتها الأمانة العامة لتعزيز "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران"، فضلاً عن "برنامج المساواة بين الجنسين"، قد جرى تمويلها من خلال مكاسب الكفاءة وتحسين الإدارة وأشارت الأمانة العامة إلى أنها تتطلع إلى قيام الدول الأعضاء بدعم ومؤازرة برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران من خلال تقديم مساهمات طوعية له. وستواصل الأمانة العامة، من جانبها، تعزيز كفاءتها وفعاليتها من أجل النهوض بالبرنامج المذكور.

٨٩- وبالإضافة إلى ذلك فقد شكرت الأمانة العامة الدول الأعضاء على تقديرها لإنجازات الإيكاو في مجال التدريب على الطيران المدني وبناء القدرات خلال فترة السنوات الثلاث الحالية. وشددت على أن الأمانة العامة ملتزمة بمواصلة العمل مع الدول الأعضاء لتعزيز قدرتها على التنفيذ الفعال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية وبرامجها وسياساتها. كما أكدت أيضاً على أن برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وبرنامج التدريب على الطيران المدني يتسمان بأهمية استراتيجية بالنسبة لقطاع الطيران العالمي من أجل تلبية احتياجات وتوقعات الدول الأعضاء في السنوات المقبلة مع مراعاة الزيادة المتوقعة في حجم الحركة الجوية إلى الضعف بحلول عام ٢٠٣٠.

٩٠- شدد مندوب إسبانيا على أن تقرير اللجنة التنفيذية بشأن البند ٢٥ من جدول الأعمال يجب أن يركز على تعليقات الأمانة العامة فيما يتعلق بضرورة قيام الدول الأعضاء بتقديم مساهمات طوعية لدعم "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP) واستدامته حيث لم يتم توفير أي بند لذلك في ميزانية البرنامج العادي للمنظمة لفترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢. وذكر أن رسالة المجلس بشأن الميزانية (WP/34) قد أشارت إلى أن فجوة التمويل بين خطة أعمال الإيكاو وميزانية البرنامج العادي لفترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢ يمكن تقليصها من خلال اعتماد برامج اختيارية يمكن للدول الأعضاء المهتمة وحتى قطاع الطيران المشاركة والمساهمة فيها، ولكنها لم تكن تهدف إلى إعداد قواعد وتوصيات دولية، ولقد استشهد ببرنامج الجيل الجديد من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP) كمثال راهن.

٩١- ولدى تلخيص المناقشة حول بناء القدرات والتدريب في مجال الطيران، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية أحاطت علماً بورقات العمل المتعلقة ببرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP). وفيما يتعلق بورقة العمل WP/115 (فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في مؤتمر الطيران المدني الأوروبي، و"اليوروكنترول")، أعربت اللجنة التنفيذية عن دعمها لحصول النساء والرجال على وظائف قطاع الطيران بدون تمييز. وأشارت إلى التأييد الكبير لورقة العمل WP/115 وإلى ورقة العمل WP/239 (كندا)، التي تؤيد هي أيضاً مبادرات الإيكاو الهادفة إلى استقطاب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران واستبقائهم. وإذ أشارت اللجنة التنفيذية إلى أن استمرار برنامج الجيل القادم يعتمد على تلقي دعم إضافي خارج إطار الميزانية العادية لفترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢، فقد وافقت على أنه ينبغي تشجيع الدول على التبرع بموارد إضافية من خارج الميزانية. واقترحت اللجنة أن يستعرض المجلس المقترحات بتمديد برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران في ضوء الأولويات القائمة التي يجري تمويلها من خلال ميزانية فترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوفير الموارد من خارج الميزانية. واقترحت اللجنة أيضاً أن يجري، رهناً بأولويات فترة السنوات الثلاث أيضاً، استعراض الملاحق، وخاصة الملحق الأول — "إجازة العاملين"، لكفالة تناولها على النحو الكافي للاحتياجات الحالية والمقبلة فيما يخص المهارات وإتاحة الفرصة بدون تمييز للرجال والنساء لمزاولة مهنة الطيران.

٩٢- وفيما يتعلق بورقة العمل رقم WP/130 (الإمارات العربية المتحدة)، أوصت اللجنة التنفيذية المجلس بالنظر في إعداد إطار دولي للتدريب القائم على الكفاءة لعمليات البحث والإنقاذ في ضوء الأولويات الحالية التي يجري تمويلها من خلال ميزانية البرنامج العام لفترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢، مشيرة إلى أن الإيكاو ستحدد الجهة المناسبة لإعداد ذلك الإطار.

٩٣- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/206 (سنغافورة، والجهات المشاركة في الورقة) أقرت اللجنة التنفيذية بالحاجة إلى تبني طرائق تعليم تركز على المتعلم لتعزيز التدريب على الكفاءة لتجهيز الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران من أجل تلبية احتياجات الطيران في المستقبل؛ وطلبت من الإيكاو إعداد مبادئ توجيهية لاختيار أدوات التدريب التكنولوجية التي تدعم التدريب القائم على الكفاءة، وذلك باستخدام طرائق تعليم تركز على المتعلم. ويتواءم هذا الأمر مع منهجية الإيكاو القائمة على الكفاءة. وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأنه بينما أوصت الورقة بماهية الجهة التي ينبغي أن تنظر في هذا المفهوم (مجموعة العمل المشتركة بين الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية (ICAO/IMO) بشأن البحث والإنقاذ (SAR))، إلا أن الإيكاو هي من سيحدد الكيان المناسب للقيام بهذه المهمة.

٩٤- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/240 (الجمهورية الدومينيكية)، أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بدورة الإيكاو التدريبية لكبار المديرين المتوسطين في هيئات الطيران المدني، التي أُعدت بالتعاون مع الصين، والتي بدأت في عام ٢٠١٨، وأيدت المقترح الداعي إلى مواصلة العمل لمعالجة إدارة التغيير.

٩٥- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/444 (الجمهورية الدومينيكية) أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأهمية التدريب على إدارة الملاحة القائمة على الأداء، وأيدت إعداد إرشادات عن إدارة الملاحة القائمة على الأداء. وأوصت بأن يستعرض المجلس الاقتراح الخاص بالأولويات الحالية الممولة من خلال ميزانية فترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢.

البند ١٩ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

٩٦- بدأت اللجنة التنفيذية النظر في البند ١٩ من جدول الأعمال. وركزت المناقشة على تحسين طرائق عمل الإيكاو، الموثقة في ورقة عمل أساسية واحدة قدمها المجلس، ألا وهي ورقة العمل رقم WP/48 ("زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها") وفي تقرير شفوي بشأن فحص الهيكل الراهن للأمانة العامة للإيكاو، فضلاً عن ورقة قدمتها إحدى الدول.

تحسين أساليب العمل في الإيكاو

٩٧- وقدم رئيس التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) ورقة العمل رقم WP/48، التي عرض فيها المجلس تقريراً عن الإنجازات الرئيسية والتقدم الذي أحرزته الهيئات الرئاسية والأمانة العامة لتحسين كفاءة وفعالية الإيكاو في فترة الثلاث سنوات الحالية من أجل تلبية الاحتياجات المتطورة للمنظمة من أجل دعم الدول الأعضاء وأوساط الطيران الدولي. كما عرضت الورقة الإجراءات الجارية المتعلقة بجملة أمور من بينها خطة أعمال الإيكاو، والميزانية القائمة على النتائج، وأداة الإدارة والإبلاغ المؤسسية (CMRT)، وحددت التدابير اللازمة لمزيد من التحسينات خلال فترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢. وبالإضافة إلى ذلك، اقترحت الورقة إدخال تحديثات على قرار الجمعية العمومية رقم ٣١-٢ بشأن زيادة فعالية الإيكاو.

٩٨- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/48 إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالتقدم المحرز في تحسين كفاءة المنظمة وفعاليتها؛
- (ب) إقرار تدابير ترمي إلى إدخال المزيد من التحسينات خلال فترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢؛
- (ج) اعتماد القرار المقترح للجمعية العمومية - "زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها"، الوارد في المرفق بورقة العمل WP/48.

٩٩- قدم رئيس مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP) تقريراً شفويًا عن الجهود التي تضطلع بها الإيكاو حالياً والتي قد تسفر عن إدخال تعديلات على هيكل الأمانة العامة الراهن. وأشار إلى أن المؤتمر الثاني الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS/2) (مونتريال، ٢٩-٣٠/١١/٢٠١٨) قد أوصى بأن يسعى المجلس إلى ضمان التكافؤ بين أمن الطيران وسلامة الطيران داخل منظمة الإيكاو وتوفير إرشادات بشأن إجراء دراسة جدوى خاصة بالتشكيل المحتمل لمكتب أمن الطيران والتسهيلات مع مراعاة المعلومات التي تقدمها الدول واستخدام نهج شامل من أجل تحديد الخيارات في هذا المضمار في إطار ميزانية النمو الإسمي الصغرى. وأشار رئيس مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات إلى أنه من أجل المضي قدماً في تلك الأعمال، قام فريق التنفيذ والاستراتيجية والتخطيط (ISPG) بإنشاء مجموعة فرعية لإجراء دراسة جدوى، وعرضت نتائجها على المجلس في يونيو ٢٠١٩. وقرر المجلس (موجز القرارات C-DEC 217/17) أن توصيات المؤتمر الثاني الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران لا يمكن دعمها بمفردها وأنه يلزم دراسة الهيكل العام للأمانة العامة بهدف تحديد خيارات لإعادة هيكلة الأمانة العامة، مع مراعاة الجوانب المرتبطة بأمن الطيران والتسهيلات فضلاً عن التعاون الفني. وأنشأ وفقاً لذلك فريق عمل كُلف بوضع خارطة طريق وتحديد خيارات تتعلق بإمكانية إعادة هيكلة المنظمة، وبعد ذلك سيتم إجراء عملية تشاور من خلال إرسال كتب من المنظمة إلى الدول الأعضاء لمعرفة آراءها في هذا الشأن. وبالنظر لما تتسم به هذه المهمة من طابع واسع النطاق، فقد لا يتم وضع الصيغة النهائية للتقرير الختامي لفريق العمل إلى حين انعقاد الدورة ٢١٩ في فبراير/مارس ٢٠٢٠. ولقد وافق المجلس على أن التوصيات التي من شأنها أن تُدخل تغييرات جوهرية على طابع هيكل الإدارات الخمس الحالي للمنظمة سيتم عرضها على الجمعية العمومية للنظر فيها.

١٠٠- أشار رئيس مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP) أنه في الوقت الذي تُنفذ فيه تلك الأعمال، فقد بدأ بالفعل تنفيذ عدد من الإجراءات لتعزيز أداء المنظمة في مجالات أمن وتسهيلات الطيران. وشدد في هذا الصدد على إنشاء وظائف جديدة مخصصة للموظفين العاملين بمقر الإيكاو والمكاتب الإقليمية، وتحويل تمويل الوظائف الحالية في الأمانة العامة لكي تموّل الآن بواسطة ميزانية البرنامج العادي. وشدد رئيس المكتب المذكور على أن تلك الإجراءات نُفذت من أجل تعزيز صورة الإيكاو في مجال أمن وتسهيلات الطيران.

١٠١- ولاحظ مندوب الولايات المتحدة أن هذه كانت واحدة من أهم المسائل المعروضة على الجمعية العمومية. واستهل تقديمه لورقة العمل WP/423 ("الابتكار في الإيكاو من أجل استجابة أكثر فعالية للقضايا الناشئة وحشد الموارد وضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب" (Innovating at ICAO to more effectively respond to emerging issues, mobilize resources, and ensure no country is left behind)) من خلال التذكير بالاستثمارات الضخمة التي قامت بها الولايات المتحدة في منظمة الإيكاو خلال السنوات الخمس والسبعين الماضية، بدءاً من استضافة المؤتمر الدبلوماسي الذي اعتمدت فيه اتفاقية شيكاغو في عام ١٩٤٤ إلى كونها مصدر المساهمات الرئيسي في الإيكاو وخبرتها الفنية. وإذ أشار إلى أن تاريخ ٣٠ سبتمبر هو نهاية السنة المالية في الولايات المتحدة، فقد أعلن المندوب أنه على عكس الممارسة السابقة المتمثلة في دفع نصف اشتراكاتها المقررة بحلول هذا الوقت فإن الولايات المتحدة لن تدفع تلك الاشتراكات المقررة وأن جميع الاشتراكات المقررة الإضافية للإيكاو كانت معلقة حتى إشعار آخر. وشدد على أن الولايات المتحدة قد منحت الكثير للإيكاو حتى تعود المنظمة بالفائدة على العالم وقد شهدت العديد من النتائج المهمة. وفي المقابل، توقعت الولايات المتحدة الكثير من منظمة الطيران المدني الدولي، أي الإدارة الأخلاقية والكفاءة والحوكمة الشفافة والجديرة بالثقة وتقديم الخبرة الفنية اللازمة لمعالجة المسائل الناشئة والحكمة في استخدام الاشتراكات المقررة للدول الأعضاء، مما سيقنع الشركاء الخارجيين باستخدام مواردهم الخاصة لتحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية والمساءلة عن الأداء والسلوك. وأكد على أنه في جميع هذه الأمور يمكن أن تكون الإيكاو، ويجب أن تصبح، معيار امتياز في منظومة الأمم المتحدة. وتود الولايات المتحدة أن ترى منظمة الطيران المدني في وضع أفضل، حيث تكون أفضل الممارسات والسلوك الأخلاقي والشفافية والجدارة بالثقة والكفاءة والنتائج في الوقت المناسب إجراءات تشغيل قياسية. وشدد مندوب الولايات المتحدة على أن أنظمة سلامة الطيران وأمنه تعتمد على هذه المبادئ، مثلما فعلت مصداقية منظمة الطيران المدني وقدرتها على تقديم هذه الخدمات إلى الدول الأعضاء.

١٠٢- وأكد مندوب الولايات المتحدة على أن ورقة العمل رقم WP/423 قُدمت وفق روح تعاون بناة ومتفائلة. ودُعيت الدول الأعضاء إلى مشاركة الولايات المتحدة في الجهود المبذولة لتحديث منظمة الإيكاو وتحسين عمليات التنفيذ على الصعيد العالمي. ولقد بدأت مع الجمعية العمومية الحالية في إرسال إشارة واضحة ومقنعة إلى المجلس والأمانة العامة بشأن ما يجب إنجازه في فترة السنوات الثلاث المقبلة. وأكد مندوب الولايات المتحدة على أن الإيكاو يمكن أن تكون في وضع أفضل أو أن تُترك وراء الركب. وذكر أن الولايات المتحدة ترحّب بهذه الفرصة التي سنحت لعرض، في ورقة العمل WP/423، رؤية إيجابية بالنسبة للإيكاو للقرن الحادي والعشرين.

١٠٣- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل رقم WP/423 إلى القيام بما يلي:

- أ) النظر في الاقتراح الوارد في الجزء ٣ من الورقة من أجل تحديث نهج الإيكاو الإداري والإشرافي؛
- ب) اعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية على النحو المبين في المرفق بالورقة.

١٠٤- ورداً على ذلك، شدد مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP) على أن الأمانة العامة قد أحرزت تقدماً كبيراً أثناء فترة السنوات الثلاث الحالية في تحسين كفاءة المنظمة وفعاليتها وشفافيتها، وهي ملتزمة بإجراء مزيد من التحسينات في هذا المضمار وستواصل جهودها في هذا الشأن. وسلط الضوء، في هذا السياق، على قرار الجمعية العمومية بشأن زيادة كفاءة وفعالية الإيكاو، الوارد في ورقة العمل WP/48، وقرارها بشأن تعبئة الموارد الوارد في ورقة العمل WP/50، وإقرار المجلس لإطار الأخلاقيات المنقح التابع للإيكاو في عام ٢٠١٨ وسياسة جديدة بشأن الحماية من الانتقام في عام ٢٠١٩. وأشار مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات أيضاً إلى أن الأمانة العامة ستشرع قريباً في تنفيذ إطار شراكة ومنصة لتعبئة الموارد، وهما أمران ضروريان لدعم كفاءة وفعالية إدارة الشراكات والموارد الطوعية.

١٠٥- ولاحظ رئيس اللجنة التنفيذية أن الأمانة العامة قدمت بعض التوضيحات الهامة بشأن قرارات الجمعية العمومية القائمة التي تناولت بعض النقاط المثارة في ورقة العمل WP/423. ومضى في الإشارة إلى أنه ليس ثمة حاجة إلى ذلك القرار الجديد حيث إن قرار الجمعية العمومية المقترح في ورقة العمل WP/423 غطته بالفعل تلك القرارات وسياسات الإيكاو ذات الصلة. ومع ذلك فقد أشار الرئيس إلى أنه سيكون من المهم بالنسبة لتقرير اللجنة التنفيذية بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال أن يبين النقاط المثارة في ورقة العمل WP/423. وأكد على أن المجلس قد أجرى في السابق، وسيواصل، إجراء مناقشات بشأن عدد من المسائل المتعلقة بالسياسات والتي أثرت في ورقة العمل WP/423 والاستمرار في معالجة تلك المسائل على مستوى المجلس.

المناقشة

١٠٦- وبينما أعرب مندوب مصر عن دعمه لورقة العمل WP/48 (المجلس)، فقد شدد على الحاجة إلى الخبراء لإجراء دراسة متعمقة لإعادة هيكلة محتملة للأمانة العامة، بما في ذلك إمكانية تشكيل مكتب لأمن الطيران والتسهيلات وفقاً لما أوصى به المؤتمر الثاني الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران (HLCAS/2). وشدد على أنه ينبغي إمعان النظر في أي إعادة هيكلة مقترحة، والتي ينبغي أن تتم بطريقة لا تعكّر صفو إدارة الأعمال ذات الصلة. وأثنى مندوب مصر، فيما يتصل بورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، على الجهود التي بذلها رئيس المجلس، الدكتور أولومويا بينارد أليو، والأمانة العامة، الدكتورة فانغ ليو، خلال فترة السنوات الثلاث الحالية من أجل زيادة مستوى كفاءة الإيكاو وفعاليتها، مما أسفر عن تحسين طرائق العمل وأشار إلى أن الأمانة العامة عملت بدورها على زيادة مستوى شفافية المنظمة ومصادقيتها، وطالب رئيس المجلس والأمانة العامة بمواصلة بذل جهودهما في فترة السنوات الثلاث المقبلة من أجل المضي في تعزيز الطيران المدني الدولي.

١٠٧- وأشارت مندوبة جنوب أفريقيا إلى أن دولتها قد أيدت ورقة العمل WP/48 (المجلس)، بما فيها توضيح مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP's)، بشأن إنشاء مجموعة عمل لوضع خارطة طريق وخيارات خاصة بإعادة هيكلة محتملة للمنظمة، وعملية التشاور اللاحقة مع الدول الأعضاء. كما أيدت جنوب أفريقيا المبادئ الواردة في قرار الجمعية العمومية المحدث المقترح - "زيادة كفاءة وفعالية الإيكاو" والمرفق بورقة العمل. وتمشياً مع البيان العام الذي ألقاه وزير النقل أثناء اجتماع الجلسة العامة الثالثة (P/3) الذي عُقد في ٢٥/٩/٢٠١٩، والذي أعرب فيه عن ثقته في رئيس المجلس، فضلاً عن ثقته في الأمانة العامة في ظل قيادة الأمانة العامة، فقد أعربت جنوب أفريقيا عن تقديرها واعترافها بالإجراءات المتخذة طوال فترة السنوات الثلاث الرامية إلى تحسين كفاءة الإيكاو وفعاليتها. وحثت جنوب أفريقيا الأمانة العامة، بما يتفق مع منظمة متنامية ومتطورة وديناميكية، على اتخاذ وتنفيذ تدابير إضافية ترمي إلى تحسين النظم والعمليات التي من شأنها أن تضمن استمرار الإيكاو في كونها منظمة مرنة وعاملة. ولقد اعتمد العالم على الإيكاو من أجل مواصلة الأعمال الجيدة. واعتبرت جنوب أفريقيا أن التدابير الإضافية المقترحة في ورقة العمل WP/48 لتحسين كفاءة المنظمة وفعاليتها هي تدابير أساسية وتتطلع إلى تلقي

تقرير عن تنفيذها في الجمعية العمومية المقبلة. ودعت جنوب أفريقيا، فيما يتعلق بورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، الأمانة العامة إلى النظر في عناصرها المفيدة كجزء من برنامج عمل المنظمة لفترة السنوات الثلاث المقبلة.

١٠٨- وإذ أعرب مندوب نيجيريا عن دعمه لورقة العمل WP/48، فقد أيد التعليقات التي أدلى بها مندوب مصر بشأن اقتضاء إجراء الخبراء دراسة متعمقة خاصة بإعادة الهيكلة المحتملة للمنظمة كما أعرب عن دعمه الكامل لتعليقات مكتب تنسيق التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP's) بشأن المسائل التي أثيرت في ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة). وشدد مندوب نيجيريا على أنه نظراً لأن المجلس قد تناول جميع هذه المسائل بالفعل، وذلك بالاشتراك مع الأمانة العامة ومع الأمانة العامة، فلم تعد ثمة حاجة إلى قرار من الجمعية العمومية في هذا الشأن كما هو مقترح في تلك الورقة. وإذ أشار إلى البيان العام الذي ألقاه وزير النقل النيجيري خلال اجتماع الجلسة العامة الثالثة (P/3)، فقد أعاد التأكيد على أن دولته تتفق ثقة تامة في قيادة رئيس المجلس والأمانة العامة وتؤيدهما تأييداً كاملاً.

١٠٩- وأشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن دولته تقدّر الجهود الهائلة التي تبذلها الهيئات الرئاسية والأمانة العامة من أجل تعزيز كفاءة المنظمة وفعاليتها خلال فترة السنوات الثلاث الماضية، ومن ثم فهي تدعم ورقة العمل WP/48 (المجلس). كما أيدت المملكة العربية السعودية ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة) حيث إنها دعت، في جملة أمور، إلى الشفافية من أجل الشمول وتحسين عملية صنع القرار، والاستفادة من الشراكات من أجل مستقبل أفضل، واستخدام جميع الموارد المتاحة لكي تعود بنفع أكبر على الدول الأعضاء وقطاع الطيران بطريقة فعالة من حيث التكلفة.

١١٠- وأشار مندوب إيرلندا إلى أن دولته تؤيد بالمثل ورقة العمل WP/423، بما في ذلك مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بها، حيث إنها رأت أنه يجب على الإيكاو، في عالم دائم التغيير، أن تكون منظمة تتقبل التغيير. وأيدت إيرلندا على وجه الخصوص اقتراح الولايات المتحدة بشأن إقامة شراكات جديدة ومعززة مع قطاع الصناعة. ووافقت على أنه ينبغي للإيكاو أن تنتظر في الكيفية التي يمكن بها لشركاء قطاع الصناعة أن يدعموا عملها بشكل أفضل من خلال استخدام مواردهم وخبراتهم في مبادرات تعاونية محددة تحديداً جيداً. كما أيدت إيرلندا اقتراح الولايات المتحدة بشأن الشفافية ورأت إيرلندا أنه ثمة فرصة أمام منظمة الإيكاو لتزوي بشكل أفضل قصة العمل المهم الذي قامت به، وأن إحدى الطرق للقيام بذلك تتمثل في زيادة الاطلاع على سجلات صنع القرار في المنظمة وإذ أشار إلى أن المجلس قد اتخذ خطوات مهمة خلال فترة السنوات الثلاث الحالية بخصوص إعداد "إطار الإيكاو بشأن الأخلاقيات" واعتماد سياسة بشأن الحماية من الانتقام، وأن الأعمال جارية بشأن استراتيجية التركيز على الانسان، صادرة عن الإيكاو لأول مرة فقد شددت إيرلندا على أن هذا العمل الرامي إلى خلق بيئة عمل إيجابية ينبغي أن يستمر ويحظى بالدعم والتعزيز. كما أيدت إيرلندا دعوة الولايات المتحدة الموجهة إلى المجلس والأمانة العامة لاتخاذ خطوات ملموسة أثناء فترة السنوات الثلاث المقبلة في كل من المجالات المنصوص عليها في ورقة العمل WP/423، بما فيها قرار الجمعية العامة المرفق بالورقة المذكورة.

١١١- وأعرب مندوب اليابان عن تأييد دولته لورقة العمل WP/423، فضلاً عن تأييدها لتعليقات مندوب المملكة العربية السعودية ومندوب إيرلندا في هذا الشأن. وذكر أن اليابان تقر بأن الإدارة الرشيدة أمر لا غنى عنه، بما في ذلك ما يتعلق بمسألة زيادة كفاءة منظمة الإيكاو وفعاليتها من أجل ضمان الاستقلال والحياد في اعتماد التدابير الضرورية. وحيث إن اليابان هي ثالث أكبر مساهم مالي في منظمة الإيكاو، فإنها ترى أن الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/423، ستمكّن المنظمة من تحسين إدارتها تحسناً كبيراً ومن ضمان الشفافية من أجل عملية أفضل لاتخاذ القرار.

١١٢- وأكد مندوب هولندا على أن دولته تولي أهمية قصوى على احترام المبادئ الأساسية للإدارة الرشيدة، وفقاً لما جرى التأكيد عليه في البيان العام الذي ألقاه وزير إدارة المياه والبُنى التحتية الهولندي في الجلسة العامة الثالثة (P/3). ورأت هولندا أن ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة) تحتوي على العديد من الأفكار التي تستحق المضي في دراستها وإجراءات المتابعة خلال فترة السنوات الثلاث المقبلة. وإذ تسلّم هولندا بأن مواجهة جميع التحديات والأولويات الجديدة لن تكون مهمة سهلة بالنظر إلى محدودية موارد المنظمة وقيود الميزانية، فقد رأت هولندا أنه من الضروري السعي لتحقيق ذلك. وشددت هولندا على أنه لكي تتمكن الإيكو من أداء مهامها أداء أفضل فمن الضروري أن تتمتع بأقصى قدر من الشفافية في عملياتها لصنع القرار. كما رأت هولندا أن اتباع نهج شامل يتضمن شراكات معززة مع الجهات المعنية وإدارة مالية قوية وثقافة عادلة في مكان العمل من شأنه أن يسهم في تعزيز كفاءة الإيكو وفعاليتها. وتؤمن هولندا إيماناً راسخاً بأهمية الاحترام والتعاون المتبادلين من أجل ضمان توفير مستقبل مشرق للإيكو ومن ثم فقد دعت قيادة الإيكو وجميع الدول الأعضاء إلى توحيد الجهود في العمل من أجل هيكلة تنظيمي وإطار عمل للإيكو بشأن الأخلاقيات مناسبان لهذا الغرض. وإذ تُقرّ هولندا بأن تغيير ثقافة المنظمة لم يكن أمراً سهلاً، فهي تشدد على اقتضاء القيام بذلك معاً وتدرجياً، لكفالة أن تبين الإيكو الرؤية والشجاعة والقيادة الآن وأنها أهل لتلبية التحديات الكبرى الخاصة بالطيران في المستقبل.

١١٣- وأعرب مندوب ألمانيا عن دعمه الكامل لورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، وخاصة فيما يتعلق بجميع الإجراءات المقترحة في الجزء الثالث من الورقة بشأن تحديث الإدارة والرقابة بمنظمة الإيكو. وشدد على أنه يجب على الإيكو إثبات أنها قدمت ما تحتاجه الدول الأعضاء في الوقت المناسب وأنها استخدمت جميع الموارد المتاحة لتحقيق أكبر فائدة للدول الأعضاء في قطاع الطيران بطريقة فعالة من حيث التكلفة.

١١٤- وأكد مندوب سنغافورة أن دولته كانت مناصرة قوية لأهمية مبادئ الإدارة الرشيدة وأن تلك الإدارة الرشيدة تدعم فعالية أي منظمة، وأن الإيكو لا تشكل استثناءً في هذا الشأن. ولاحظ أن قرار الجمعية العمومية الذي اقترحه الولايات المتحدة (WP/423) ينص على عدة مبادئ مهمة خاصة بالشفافية وتحسين بيئة العمل وإنشاء شراكات ابتكارية مع قطاع الصناعة، وزيادة الفعالية التنظيمية وبناء توافق الآراء وتوسيع نطاق الموارد، التي تشكل أيضاً أساساً لورقة العمل WP/48 (المجلس) وبينما تؤيد سنغافورة تلك المبادئ تأييداً تاماً فإنها تقر بأن الإيكو هي منظمة معقدة وأنه يتعين إمعان النظر في كيفية ترجمة هذه المبادئ إلى سياسات وإجراءات وتنفيذها من أجل ضمان أن تؤدي إلى تحقيق أفضل النتائج الممكنة من حيث تحقيق الثقافة العادلة والانصاف والفعالية والكفاءة. وسيتعين على المجلس والأمانة العامة أن تتابعا معاً هذه المسألة من أجل إعداد تفاصيلها.

١١٥- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن تأييده لورقة العمل WP/48 (المجلس). وإذ شكر الولايات المتحدة على تقديم ورقة العمل WP/423، فقد شدد على أن الاتحاد الروسي له مصلحة في زيادة كفاءة الإيكو وفعاليتها. كما أن الاتحاد الروسي مهتم أيضاً بضمان بقاء منظمة الإيكو منظمة فنية وألا تتحوّل إلى منتدى لمناقشة المسائل السياسية. وفي نفس الوقت، رأى الاتحاد الروسي أنه من الضروري إيلاء الاهتمام المناسب لتوسيع نطاق إمكانية الاطلاع على معلومات الإيكو ذات الصلة على النحو المقترح في الفقرة ٣-١) من ورقة العمل WP/423. ومع ذلك فقد وافق الاتحاد الروسي على وجوب مواصلة حماية المعلومات المتعلقة بالأمن والملكية الصناعية التي يتم تبادلها مع الإيكو. كما أيد الاتحاد الروسي الاقتراح الوارد في الفقرة ٣-١ب) بشأن تشجيع مكان عمل آمن وصحي وأخلاقي وودّي يقدر التنوع الثقافي والجنساني وخال من الإساءة والبلطجة والتحرش والانتقام والفساد. وأعرب الاتحاد الروسي عن ثقته في استمرار وجود بيئة عمل سليمة في ظل قيادة رئيس المجلس والأمانة العامة ومن ثم تسهيل تحقيق أهداف الإيكو الاستراتيجية.

١١٦- وإذ استرعى مندوب الاتحاد الروسي الانتباه إلى الفقرة ٣-١ د) من ورقة العمل WP/423، فقد أشار إلى أن دولته لا توافق على اقتراح الولايات المتحدة بأن تدعم منظمة الإيكاو الشبكة المتعددة الأطراف لتقييم أداء المنظمات (MOPAN) لإجراء تقييم مستقل لفعاليتها التنظيمية في عام ٢٠٢١. وإذ يأخذ الاتحاد الروسي في الاعتبار الإحاطة غير الرسمية بشأن شراكات الشبكة المتعددة الأطراف لتقييم أداء المنظمات المقدمة إلى المجلس في ٦/٦/٢٠١٩، فإن الاتحاد الروسي يرى أنه من السابق لأوانه اتخاذ أي قرار بشأن استخدام خدمات تلك الشبكة (MOPAN).

١١٧- وأعرب مندوب أندونيسيا عن دعمه الكامل لورقة العمل WP/48 (المجلس)، بما فيها التدابير المقترحة لزيادة تحسين كفاءة الإيكاو وفعاليتها في فترة السنوات الثلاث المقبلة وقرار الجمعية العمومية المحدث المقترح والمرفق بورقة العمل المذكورة.

١١٨- وأثنت مندوبية رومانيا على تركيز الورقتين عموماً على زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها من أجل ضمان تحقيق جميع النتائج المرجوة في فترة السنوات الثلاث المقبلة. وأشادت بالجهود التي بذلتها الأمانة العامة، في ظل قيادة الأمانة العامة، من أجل النهوض بكفاءة الإيكاو وفعاليتها وشفافيتها وتحديث إدارتها وأنشطتها البرنامجية على النحو الوارد في ورقة العمل WP/48، وأعربت عن تقتها في تلك المساعي المتواصلة في هذه المجالات من أجل صالح الدول الأعضاء وغيرها من الجهات المعنية. وأعربت مندوبية رومانيا عن تقديرها الخاص لعملية الاستعراض، إلى جانب تحليل فعالية التكلفة والثغرات، والتي سيُشرع في تنفيذها من أجل اعداد اقتراح يتضمن الآثار المترتبة بشأن التكلفة، وذلك بالنسبة لنظام الإدارة المالية (انظر الفقرة ٣-٦). وإذ تطرقت إلى ورقة العمل WP/423، فقد أقرت بتوصيات الولايات المتحدة، التي شددت على أهمية التزام الإيكاو ببرنامج إصلاح مالي وإداري من شأنه أن يضمن استخدام أموال الإيكاو استخداماً أمثل، مع إضفاء الأولوية على مهمة المنظمة الأساسية وأهدافها الاستراتيجية.

١١٩- وشددت مندوبية كندا على أن دولتها أخذت المسائل المتعلقة بالإدارة والشفافية والأخلاقيات على محمل الجد في الإيكاو وفي منظومة الأمم المتحدة ككل. وأشارت إلى الخطاب الذي ألقاه نائب وزير النقل الكندي خلال اجتماع الجلسة العامة الأول (P/1) والذي عُقد في ٢٤/٩/٢٠١٩، والذي سلط خلاله الضوء على القيمة التي تسبغها كندا على التعاون الدولي وأهمية المنتدى العالمي الخاص بالطيران المدني الدولي الذي توفره الإيكاو في هذا المضمار. وشددت مندوبية كندا على أنه يجب على منظمة الإيكاو أن تعمل بشكل جيد لتنفيذ المسائل ذات الأهمية العالمية، ألا وهي السفر الجوي الآمن والفعال والمستدام لجميع دولها الأعضاء. ولقد كان ذلك ضرورياً لضمان بقاء الإيكاو مؤسسة هامة في هذا الشأن. وأيدت كندا كدولة عضو في المجلس، جميع الجهود التي بذلتها الإيكاو من أجل تعزيز ممارساتها الخاصة بتسيير أعمالها، والاستفادة من أفضل ممارسات المنظمات الدولية حسبما ورد في ورقة العمل WP/423. ولكنها ترى أنه يتعين بذل المزيد من الجهود في هذا الشأن. ومن ثم فإنها تؤيد تأييداً تاماً ورقة العمل WP/423 باعتبارها وسيلة بناءة وإيجابية للمضي قدماً. كما تؤيد كندا مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق في هذه الورقة.

١٢٠- وإذ أشار مندوب شيلي إلى ورقة العمل WP/48، فقد أقر بالجهود التي بذلتها الأمانة العامة والمجلس من أجل تعزيز كفاءة الإيكاو وفعاليتها، بما في ذلك تنفيذ الإدارة القائمة على النتائج وأعرب كذلك عن دعمه للإجراءات المقترحة الواردة في ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، والتي يعتبرها إجراءات معقولة ومتماشية مع التطورات الحالية في مجال الطيران المدني الدولي، سيما زيادة حجم الحركة الجوية المتوقع إلى الضعف بحلول عام ٢٠٣٠ والابتكارات التي تحدث في قطاع صناعة الطيران في العالم أجمع. وشدد مندوب شيلي على أن الإجراءات المقترحة تبين أيضاً المبادئ العامة للشفافية وتكافؤ الفرص والمسؤولية المتبادلة والتي عززت بيئة عمل إيجابية فضلاً عن الكفاءة والفعالية، بما فيها تنفيذ التكنولوجيات الجديدة، ومن ثم تيسير تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية. وفي الوقت الذي وافق فيه هذا المندوب على الاقتراح الوارد في الفقرة ٣-١ ج) من

ورقة العمل والذي ينص على أنه ينبغي للإيكاو أن تنشئ شراكات مبتكرة مع الجهات المعنية من أجل التعاون الوثيق بشأن المسائل الحالية والناشئة في مجال الطيران، فقد شدد على اقتضاء إجراء تحليل متعمق لدور القطاع الخاص في مثل هذه الشراكات من أجل تقادي تعارض المصالح. وأكد مندوب شيلي على ضرورة دقة تحديد الشراكات، إلى جانب أهداف ونتائج محددة، والتي ينبغي أن تكون معروفة للجهات المعنية مسبقاً.

١٢١- وإذ أيد مندوب الجزائر ورقة العمل WP/48 (المجلس)، فقد أعرب عن دعمه القوي للأعمال التي تقوم بها الأمانة العامة والمجلس من أجل تعزيز كفاءة الإيكاو وفعاليتها أثناء فترة السنوات الثلاث الحالية، وأعرب عن ثقته التامة في جهودهما المتواصلة في هذا المضمار. وشجّع كذلك، في هذا السياق، إعادة هيكلة المنظمة من أجل تعزيز الإيكاو في المستقبل القريب كما تقدم مندوب الجزائر بالشكر للولايات المتحدة على تقديم ورقة العمل WP/423.

١٢٢- وشدد مندوب الصين على أن دولته، بصفتها ثاني أكبر مساهم في ميزانية برنامج الإيكاو العادي قد دأبت على تعزيز ودعم الإيكاو في تحسين كفاءتها وفعاليتها. وتقدّر الصين تقديراً عالياً جهود الإيكاو في هذا الصدد على مدى السنوات الثلاث المالية، وتنثي على الأمانة العامة بشأن قيادتها أعمال الأمانة العامة لتحديث إدارة الإيكاو ومن ثم تعزيز قدرتها وشفافيتها، فضلاً عن كفاءتها وفعاليتها. والصين على ثقة تامة من أن الأمانة العامة ورئيس المجلس سيواصلان إرشاد الأمانة العامة أثناء مضيتها قدماً في جهودها الجارية لتحديث إدارة المنظمة في فترة السنوات الثلاث المقبلة. ولهذه الأسباب فإن الصين تؤيد ورقة العمل WP/48 (المجلس) ومشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بهذه الورقة.

١٢٣- وأشار مندوب الصين، عند التطرق إلى ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، إلى أن المبادئ المنصوص عليها في تلك الورقة سبق أن أعرب عنها بالفعل في ورقة العمل WP/48. وأشار كذلك إلى أن بعض الإجراءات التي اقترحتها الولايات المتحدة، مثل إثبات استخدام منظمة الإيكاو لجميع الموارد المتاحة استخداماً فعالاً من حيث التكلفة، وتحديث سياسة الحماية من الانتقام ودعوة الشبكة المتعددة الأطراف لتقييم أداء المنظمات (MOPAN) لإجراء تقييم مستقل للفعالية التنظيمية للإيكاو في عام ٢٠٢١، قد جرت مناقشتها في المجلس في مناسبات كثيرة بدون التوصل مع ذلك إلى توافق في الآراء في هذا الشأن. وعلاوة على ذلك لم تكن بعض عناصر ورقة العمل WP/423 متوازنة توازناً جيداً. وإذ أورد مندوب الصين، كمثال على ذلك، اقتراح إنشاء شراكات جديدة ابتكارية مع الجهات المعنية، فقد شدد على اقتضاء النظر في كيفية تجنب تضارب المصالح بشكل فعال. وأنه كان من الضروري ضمان عدم تأثر سياسات الإيكاو الحالية وعملية صنع القرار لديها، والتي تحركها الدول الأعضاء، تأثراً سلبياً بذلك. ومن ثم اعتبرت الصين أنه من الضروري أن يواصل المجلس دراسة تلك المسائل المحددة بهدف اتخاذ قرار قائم على توافق الآراء. وأيدت الصين مداخلة الرئيس بشأن ورقة العمل WP/423 (أنظر الفقرة ١٠٥ أعلاه).

١٢٤- أعرب مندوب تونس عن تأييده لورقة العمل WP/48 (المجلس)، وأثنى على دور الإيكاو القيادي في تنفيذ أهدافها الاستراتيجية الخمسة ومبادراتها بشأن "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، والتي وقّرت دعماً قيماً للدول الأعضاء، مما يعود بالنفع على الطيران المدني الدولي.

١٢٥- وإذ أيد مندوب كابو فيردي أيضاً ورقة العمل WP/48، فقد أشاد بالمبادرات التي تم الاضطلاع بها خلال فترة السنوات الثلاث الماضية من أجل تحسين كفاءة الإيكاو وفعاليتها وشدد على اقتضاء استمرارها في فترة السنوات الثلاث المقبلة، سيما، فيما يتعلق بمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وإذ شدد على اقتضاء منح معاملة تفضيلية للبلدان النامية، سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS)، فقد أشار إلى أنه خلال مناقشة اللجنة التنفيذية للبند ٢٠ من جدول الأعمال (EX/2) أكد رئيس المجلس أن الدروس المستفادة من تحليل احتياجات الطيران بالدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (WP/47)

ينبغي تطبيقها إلى أقصى حد ممكن على مجموعات أخرى من الدول الجزرية، مثل تلك الموجودة في منطقة البحر الكاريبي والمحيط الهندي. كما شجع مندوب كابو فيردي الإيكاو على تعزيز الأدوات والإجراءات الرامية إلى النهوض بكفاءة المنظمة وفعاليتها، بما في ذلك برامج التدقيق الخاصة بها، إلى جانب منح معاملة تفضيلية للبلدان النامية. وشدد أيضاً على اقتضاء نشر المعلومات على نطاق واسع بشأن النتائج الإيجابية التي تحققت من خلال برامج وأنشطة الإيكاو المختلفة من أجل الحفاظ على سمعة المنظمة المرموقة. وبالإضافة إلى ذلك، أكد مندوب كابو فيردي على الحاجة إلى مراعاة مبدأ تعدد اللغات دائماً. وأقر، فيما يتعلق بورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، بالمبادئ الواردة فيها. وفيما يتعلق بالفقرة 3-3 (د) واحتمال إعادة هيكلة المنظمة، فقد كرر مندوب كابو فيردي تأكيده على اقتضاء إجراء دراسة متعمقة للوضع الحالي من أجل الحصول على منظور شامل وتجنب وضع بعض مجالات الطيران جانباً لصالح مجالات أخرى. وشدد على ضرورة الاحتفاظ بجميع برامج وأنشطة الإيكاو ذات الصلة.

١٢٦- وإذ أعرب مندوب الأرجنتين عن تأييده لورقة العمل WP/48 والنهج العام الموضح في ورقة العمل WP/423، فقد أكد على أن الورقتين مكملتان لبعضهما البعض، حيث تنص ورقة العمل WP/48 على ملخص للتقدم الهام المحرز أثناء فترة السنوات الثلاث الماضية بشأن زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها والأعمال التي سيستمر تنفيذها في فترة السنوات الثلاث المقبلة، وأن ورقة العمل WP/423 نصت على اقتراح بعدد من الإجراءات التي تتسق حالياً مع تلك الإجراءات الجاري تنفيذها والتي ينبغي أن تنتظر فيها الأمانة العامة والمجلس.

١٢٧- وإذ تقدمت مندوبة اليونان بالشكر للولايات المتحدة على تقديمها لورقة العمل WP/423، فقد أكدت هذه المندوبة على نقاط معينة متصلة بالكفاءة والفعالية التي تُعد في صلب إنجازات أي منظمة دولية وأنها كانت قيد المناقشة بشكل مستمر، مثل معالجة المسائل التي تشمل عدة قطاعات معالجة سليمة مع تجنب ازدواجية الجهود، وتيسير التعاون والتنسيق الدوليين وزيادة تدفق المعلومات من أجل التصدي للتحديات الجديدة والناشئة في الوقت المناسب. وأكدت مندوبة اليونان على أنه في ظل الديناميكيات الاجتماعية الحالية، فقد كان من المتوقع حتماً أن تلتزم بيئة العمل بأعلى المعايير وتنفيذ أطر قوية من أجل جذب الموظفين من ذوي المهارات العالية والاحتفاظ بهم. وشددت مندوبة اليونان على أن الكفاءة والفعالية يمكن تحقيقهما على أفضل وجه من خلال التقييم الذاتي المنتظم وبواسطة التأقلم، فضلاً عن اعتماد أفضل الممارسات. وإذ أشارت إلى أنه ثمة دائماً مجالاً لإدخال التحسينات، فقد أكدت على أن الإيكاو يمكن أن تعتمد على مساعدة الدول الأخرى وتعاونها النشط لتحقيق أفضل النتائج الممكنة. وإذ ذكرت بأن اليونان تتمتع بمركز المراقب في المجلس لسنوات عديدة وتتابع أعماله الهامة، فقد أشارت إلى أنها تتطلع إلى انتخابها كدولة عضو بالمجلس في الجمعية العمومية الحالية. مما يترتب عنه، ضمن مسؤوليات أخرى، التزاماً بالمساهمة في تلك الجهود القائمة والرامية إلى تعزيز كفاءة الإيكاو وفعاليتها.

١٢٨- وإذ أعرب مندوب فنلندا عن تأييده التام لورقة العمل WP/423، فقد ركز على أهمية تحديث إدارة منظمة الإيكاو حيث إن قطاع الطيران متزايد النشاط حالياً، فيجب على الإيكاو أن تكون قادرة على مجاراة هذا الأمر. وإذ أعرب مندوب النرويج عن مشاطرته لهذا الرأي، فقد أيد التعليقات التي أدلى بها مندوب إيرلندا في هذا الشأن.

١٢٩- وأكد مندوب إيطاليا على الإنجازات الواردة في ورقة العمل رقم WP/48 (المجلس) والمتعلقة بزيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها، وأشار إلى ترحيبه بالفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية المحدث والمرفق بهذه الورقة، والتي طلبت من المجلس القيام بما يلي: أ) مواصلة ترشيد أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية بما يحقق مزيداً من الشفافية والكفاءة؛ و ب) إجراء استعراض مكثف لعمليات صنع القرار ولأساليب وإجراءات عمل المجلس وهيئاته المساعدة، سعياً إلى تحقيق الترشيد وتقويض السلطة وتحسين فعالية التكاليف لدى المنظمة؛ و ج) كفاءة فعالية الجهاز الإشرافي مع رفع تقارير مستقلة إلى المجلس،

بما يضمن فعالية البرامج وشفافيتها والمساءلة عنها. وأعرب كذلك عن دعمه لورقة العمل رقم WP/423 (الولايات المتحدة)، والتي قدمت عرضاً للخطوات اللازمة لتحديث الإدارة والرقابة بمنظمة الإيكاو من أجل مواكبة التطور السريع لقطاع الطيران والحفاظ على المعايير الدولية رفيعة المستوى. وإذ أعرب مندوب إيطاليا عن اتفاقه مع مندوب الأرجنتين من أن ورقة العمل WP/423 مكملة لورقة العمل WP/48 وليست بديلاً لتلك الورقة، فقد أعرب وفقاً لذلك عن تأييده للمبادئ المنصوص عليها في مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/423 والخطوات الملموسة المطلوب من المجلس والأمانة العامة تنفيذها خلال السنوات الثلاث المقبلة، بما فيها، في جملة أمور، ما يلي: زيادة الشفافية والاطلاع على المعلومات الخاصة بأنشطة الإيكاو وسياساتها وأدائها؛ وتحسين بيئة العمل؛ واستحداث شراكات جديدة وابتكارية مع الجهات المعنية الخارجية ضمن أطر عمل واضحة.

١٣٠- وإذ علق مندوب السويد على ورقة العمل WP/423 فقد أشار إلى أن أحد الموضوعات المهمة لهذه الجمعية العمومية يتمثل في الابتكار في مجال الطيران. وذكر أن قطاع الطيران يتطور بوتيرة سريعة، وأنه يجري التصدي للتحديات الجديدة، ليس فقط في المجالات التقليدية مثل سلامة الطيران وأمنه بل كذلك في مجالات حماية البيئة والأمن الإلكتروني. وأكد في هذا السياق على أنه من الأهمية بمكان أن تقوم الإيكاو، كمنظمة، بالعمل وفق أكبر قدر ممكن من الكفاءة والفعالية للتصدي لتلك التحديات. وشدد مندوب السويد على أن دولته، مثل اليابان والعديد من الدول الأخرى، تعلق أهمية كبيرة على الإدارة الرشيدة. وأن ذلك يشكل مسألة يجب على جميع الدول تناولها على المستويات الإقليمية والوطنية والدولية، بما في ذلك داخل منظومة الأمم المتحدة. وإذ أشار إلى وجوب اتسام أي منظمة حديثة بثقافة إدارية قائمة على الشفافية والكفاءة، فقد ذكر أن دولته تؤيد تأييداً قوياً إطار الأخلاقيات التابع للإيكاو والذي أقره المجلس في عام ٢٠١٨، فضلاً عن السياسة الجديدة الخاصة بالحماية من الانتقام التي أقرها المجلس في عام ٢٠١٩، والتي شددت على حث الأمانة العامة على تنفيذها بوصفها مسألة تحظى بالأولوية.

١٣١- وأشار مندوب أستراليا إلى أن دولته تدعم جميع الجهود المبذولة لضمان أن تكون الإيكاو في وضع جيد للاضطلاع بأعمالها الأساسية الخاصة بتحسين سلامة الطيران وأمنه وقدرته وكفاءته واستدامته، وأن تكون قادرة على القيام بذلك باتساق مع مبادئها بعدم ترك أي بلد وراء الركب. غير أن أمراً من هذه الأمور غير ممكن بدون اتباع أسس معايير الإدارة والمساءلة. وأعرب عن ترحيب أستراليا بالمبادرات المتخذة أثناء فترة السنوات الثلاث الحالية، بما فيها اعتماد الميزانية على أساس النتائج، وتعزيز "إطار الأخلاقيات التابع للإيكاو"، وتحديث ميثاق اللجنة الاستشارية للتقييم والمراجعة (EAAC)، وإعداد استراتيجية تركز على الإنسان تابعة للإيكاو، والشروع في شتى حملات متنوعة ضمن الأمانة العامة ترمي إلى تحسين بيئة أماكن العمل. وإذ تشيد أستراليا بهذه الأعمال، التي تم الاضطلاع بها في ظل قيادة الأمانة العامة ورئيس المجلس، فإن أستراليا تشدد على اقتضاء مواصلة هذه الأعمال من أجل ضمان أن تكون الإيكاو هي رب العمل المفضل وقادرة على أن تكون شريكاً موثقاً به قادراً على تعبئة الموارد. ولقد كان هذا هو الرأي ذاته الذي تبنته أستراليا فيما يتعلق بوكالات الأمم المتحدة المتخصصة الأخرى، مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO).

١٣٢- وذكر مندوب أستراليا أن دولته تؤيد، من حيث المبدأ، التوجه الوارد في ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، والتي تعتبرها أستراليا مكملة لورقة العمل WP/48. وترى أستراليا أنه من المهم ألا تنزلق الجمعية العمومية في تفاصيل المقترحات المحددة الواردة في ورقة العمل WP/423 وأن المجلس هو أفضل جهة لمناقشتها بناء على تعليمات عامة صادرة عن الجمعية العمومية. ومن ثم فإن أستراليا تحث الجمعية العمومية على اعتماد مقرر أو قرار من الجمعية العمومية على غرار ما هو مقترح في ورقة العمل WP/423. وبينما تعرب أستراليا عن ترحيبها بالتعليقات التي أدلى بها والتي تنص على أن المبادرات المبينة في تلك الورقة هي مبادرات قائمة بالفعل، فإن أستراليا تعتبر أن التركيز الإضافي على تعليمات أخرى ومحددة موجهة من الجمعية

العمومية إلى المجلس بشأن تنفيذ الإجراءات في هذا الشأن وتقديم تقرير في هذا الصدد بحلول انعقاد الجمعية العمومية المقبلة هو أمر له ما يسوغه من أجل التأكيد على أهمية هذه المسائل الرئيسية.

١٣٣- ورَّحِب مندوب الإكوادور أيضاً بالتقدم الكبير المحرز خلال السنوات الثلاث الماضية في تعزيز كفاءة الإيكاو وفعاليتها على النحو الوارد في ورقة العمل WP/48 (المجلس) وأعرب عن تقديره لرئيس المجلس فضلاً عن تقديره للأمانة العامة والأمانة العامة، بشأن جهودهم في هذا المضمار. وفيما يتعلق بورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة) فقد ذكر أنه يتفق مع وفود الأرجنتين وإيطاليا وأستراليا على أنها تكمل ورقة العمل WP/48 وأنه ينبغي أن تنتظر الأمانة العامة والمجلس في الإجراءات المقترحة، والتي تسير في نفس سياق الإجراءات الجاري تنفيذها حالياً. وذكر مندوب جنوب السودان أنه يوافق على هذه التعليقات.

١٣٤- وأشار مندوب البرازيل إلى أن دولته تتابها نفس الشواغل التي أثارها دول كثيرة بشأن إدارة الإيكاو وأن البرازيل تؤيد ورقة العمل WP/423. وأعرب مندوب البرازيل، على شاكلة السويد، عن تأييد البرازيل لـ"إطار الأخلاقيات التابع للإيكاو" تائيداً تاماً وأنها تؤيد كذلك، تائيداً تاماً، السياسة التي أقرت مؤخراً بشأن الحماية من الانتقام. واعتبر أن تحسين وتعزيز إدارة وشفافية الإيكاو يتسمان بأهمية قصوى وأن ورقة العمل WP/423 تُعد نقطة انطلاق جيدة للغاية من أجل تحديث الإدارة والرقابة في منظمة الإيكاو. ومع ذلك، ترى البرازيل أن الاقتراح الوارد في الفقرة ٣-١ ج) بشأن الاستعادة من الشراكات من أجل مستقبل أفضل يتطلب تنقيحاً لضمان أن يكون دور المشاركين من القطاع الخاص في هذه الشراكات دوراً واضحاً ويتجنب تضارب المصالح والحفاظ على دور الإيكاو بصفتها كجهة تنظيمية فعالة ومستقلة لقطاع الطيران.

١٣٥- وأعرب مندوب بنغلادش عن دعمه الكامل لورقة العمل WP/48 (المجلس) كما أعرب عن تقديره للإرشادات الواردة في ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة). وشدد على أن بنغلادش تُثمن الأعمال التي تضطلع بها منظمة الإيكاو، بالتعاون مع الدول وغيرها من الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، وذلك للمساعدة في تحقيق رؤية الأمم المتحدة الاجتماعية والاقتصادية وأهدافها الخاصة بالتنمية المستدامة (SDGs) الواردة في جدول أعمالها لعام ٢٠٣٠. وأعربت بنغلادش عن تقديرها الكبير للقيادة النشطة والأعمال المصنفة التي اضطلع بها كل من رئيس المجلس والأمانة العامة والتي أدت إلى نجاح منظمة الإيكاو، التي تُعد منظمة الطيران الرائدة. وعلى وجه الخصوص فإن بنغلادش ممتنة للدكتورة فانغ ليو، التي تُعتبر أول امرأة تتقلد منصب الأمانة العامة لمنظمة الإيكاو، وللأمانة العامة بشأن تسييرها للأعمال تسييراً فعالاً، سيما بشأن تشجيع برنامج المساواة بين الجنسين التابع للإيكاو وتمكين المرأة في الإيكاو وفي قطاع الطيران الدولي، فضلاً عن برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران. كما أعربت بنغلادش عن جليل شكرها للإيكاو بشأن مبادرتها بعدم ترك أي بلد وراء الركب وبشأن التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران المدني والتعاون الفني وفقاً لأهداف الإيكاو الاستراتيجية المتصلة بسلامة الطيران وقدرة الملاحه الجوية والكفاءة والأمن والتسهيلات والتطوير الاقتصادي للنقل الجوي وحماية البيئة. وأكدت بنغلادش على أهمية ضمان اتساق أولويات الإيكاو مع الأهداف والجدول الزمنية المنصوص عليها في تلك الأهداف الاستراتيجية.

١٣٦- وأشار مندوب فرنسا إلى البيان الذي أدلى به مؤخراً وزير دولته للشؤون الأوروبية والخارجية في الدورة ٧٤ للجمعية العامة للأمم المتحدة بأن التعددية ليست مجرد شعار وأنه يلزم ترجمة الأقوال إلى أفعال. وأشار إلى أن فرنسا كانت مساهماً مالياً رئيسياً في منظمة الطيران المدني الدولي ولها ارتباط قوي بالمنظمة ومن ثم فهي ترغب في أن تكون الإيكاو منظمة نموذجية وأن تتصدر طليعة الجهود المبذولة في منظومة الأمم المتحدة والرامية إلى تعزيز الشفافية والأخلاق والفعالية والإدارة الرشيدة والمساءلة. ومن ثم فإن فرنسا تؤيد، عموماً، الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة). وإذ أشار مندوب فرنسا إلى أن الإيكاو قد مرت في الآونة الأخيرة ببعض الأوقات المضطربة، سيما في مجال أمن المعلومات، فإن فرنسا تشدد على اقتضاء تعزيز الإجراءات التصحيحية المتخذة من أجل ضمان أن تظل الإيكاو النقطة المرجعية لجميع الجهات المعنية في

مجال الطيران. ووفقاً لما جاء التأكيد عليه في البيان العام الذي ألقاه مندوب فرنسا في اجتماع الجلسة العامة الثاني (P/2) في ٢٠١٩/٩/٢٤ (انظر ورقة العمل WP/612)، فمن الضروري أن تقوم الإيكاو بإصلاح هيكلها التنظيمي وطرائق عملها من أجل التصدي للتحديات التي سيواجهها قطاع الطيران الدولي في السنوات ٧٥ المقبلة وفيما بعد تلك السنوات. وذكر أن فرنسا تشجع المجلس على اعتماد نهجها وعلى الاضطلاع بتلك الأعمال بطريقة تتسم بالطموح وبروح من التعاون.

١٣٧- وأعرب مندوب موزمبيق عن تأييده القوي لورقة العمل WP/48 (المجلس) ومشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق بتلك الورقة، فضلاً عن التقرير الشفوي والتوضيحات الصادرة عن مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP's). وذكر أيضاً، أنه في الوقت الذي يقرّ فيه بقيادة الإيكاو في مجال الطيران المدني الدولي، فإنه يؤيد أيضاً ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، سيما الإجراءات المقترحة في الفقرة ٣-١ أ) ود)، ومشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بتلك الورقة.

١٣٨- وأعرب مندوب المكسيك بالمثل عن تأييده لورقة العمل WP/48 ومشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بتلك الورقة. وشدد على أن دولته ملتزمة التزاماً راسخاً بمبادئ الكفاءة والفعالية والشفافية والمساءلة وأن يكون هناك إطار أخلاقيات، وهي مسائل أثرت أيضاً في ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة). وأعرب مندوب المكسيك عن اتفاقه مع المتحدثين السابقين على أن الإجراءات المقترحة في تلك الورقة، والتي كانت على نفس منوال تلك الإجراءات المقدمة بمشروع قرار الجمعية العمومية المذكور، يجب أن ينظر فيها المجلس أثناء الأعمال الجارية لتعزيز كفاءة منظمة الإيكاو وفعاليتها، مع مراعاة المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاو ذات الصلة.

١٣٩- وإذ أشار مندوب كولومبيا إلى التعليقات التي أبدتها مندوب سنغافورة، فقد أعرب عن تأييده لورقة العمل WP/423، والتي تكمل ورقة العمل WP/48. وأكد أنه ينبغي للإيكاو أن تسترشد للمضي قدماً في المستقبل بأفضل الممارسات الأخلاقية مثل الإدارة الرشيدة والشفافية والكفاءة والفعالية.

١٤٠- وأعرب مندوب المملكة المتحدة عن ترحيبه بالأعمال الواردة في ورقة العمل WP/48، فضلاً عن التقرير الشفوي لمكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP's)، بشأن الاستعراض القائم لهيكل الأمانة العامة للإيكاو. وشدد على أن مسارات العمل والتنظيم وأولويات الإيكاو ينبغي أن تواصل التعبير عن مطالب الجهات المعنية فيها مع التحلي بالمرونة الكافية للتعامل مع تلك التحديات بشكل جيد. وإذ أشار مندوب المملكة المتحدة إلى أن الأمانة العامة والأمانة العامة قد اتخذتا بالفعل خطوات في هذا الاتجاه ونفذتا العديد من المبادرات، فقد أكد مندوب المملكة المتحدة على اقتضاء بذل كل جهد ممكن من أجل دعمهما وتمكينهما من مواصلة إدخال تلك التغييرات في أسرع وقت ممكن.

١٤١- وإذ يراعي مندوب المملكة المتحدة ما تقدم ذكره، فقد انضم إلى وفود أخرى كثيرة في دعم ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة). وأكد على أن وتيرة التغيير في قطاع الطيران في القرن الحادي والعشرين كانت وتيرة مذهلة، حسماً تبيّن أثناء معرض الابتكار التابع للإيكاو، والذي نُظم يومي ٢٢ و ٢٣/٩/٢٠١٩ قبل افتتاح الدورة الأربعين للجمعية العمومية. ولقد كان من الضروري بالنسبة للإيكاو، على شاکلة المنظمات الأخرى، أن تعتمد التأقلم والتطور والتحديث من أجل أن يكون نظام النقل الجوي المتزايد التعقيد والتغير نظاماً كفواً ومرناً ومستجيباً للتحديات الجديدة وأن يكون في صدارة عمليات الابتكار في قطاع الطيران. وأشار مندوب المملكة المتحدة إلى أن دولته قد أيدت بالفعل تأييداً قوياً الأعمال التي أنجزتها الأمانة العامة في مجالات كثيرة، بما فيها فحص ميزانية البرنامج العادي، حيث إن دولته كانت تتطلع إلى العمل جنباً إلى جنب مع الأمانة العامة من أجل تحديث الإدارة المالية للمنظمة.

١٤٢- وإذ أشار مندوب المملكة المتحدة إلى أن دولته قد أيدت تأييداً قوياً المبادرات الرامية إلى زيادة مشاركة الإيكاو مع الجهات المعنية، فقد شدد هذا المندوب على أنه في حين أن هناك الكثير من الأعمال الجيدة القائمة الآن بقطاع الطيران، فإنه يمكن بذل المزيد في هذا الشأن. وإذ أشار إلى الزيادة في عدد الجهات الفاعلة غير التقليدية في مجال الطيران والتي أخذت تتعامل مع قطاع الطيران، فقد شدد على اقتضاء أن تكون منظمة الإيكاو منظمة أكثر انفتاحاً على الغير من أجل اكتساب رؤى قيمة والعمل بالتنسيق مع الجهات التي تتربح على طليعة التكنولوجيا. وشدد مندوب المملكة المتحدة على أنه بإمكان منظمة الإيكاو أيضاً أن تفعل المزيد لإيصال ما قامت به بشكل أفضل، بخلاف ما يُنشر في صحافة الطيران المتخصصة إلى وسائط الإعلام الرئيسية. وأشار إلى أن مسيرة احتجاج الشباب بشأن تغيّر المناخ التي نُظمت في مدينة مونتريال وفي غيرها من المدن حول العالم في ٢٧/٩/٢٠١٩ قد أبرزت وجوب قيام المنظمة بالانفتاح على جمهور جديد. وشدد مندوب المملكة المتحدة على أن منظمة الإيكاو ينبغي أن تدافع عن الأعمال الجيدة التي أنجزتها اللجنة التنفيذية في اجتماعها السابق (EX/6) المتعلق بتأثير الطيران على المناخ العالمي وينبغي أن تعرض الأعمال القائمة الرامية إلى زيادة أمن الطيران وسلامته عما كان الأمر عليه من قبل في أي وقت مضى، فضلاً عن جهودها الخاصة ببناء القدرات حول العالم، والتي ينبغي أن تكون مصدراً للفخر. وشدد على أنه ينبغي للإيكاو أيضاً متابعة ممارسات المنظمات الأخرى في أسرة الأمم المتحدة وتمكين عموم الناس من متابعة مناقشاتها. وإذ أشار مندوب المملكة المتحدة إلى أن ذلك كان ممكناً بالفعل بموجب القواعد الإجرائية الحالية، فقد أشار إلى أنه من الضروري تحديد أفضل السبل لاستغلال هذه الإمكانيات لتحسين صورة الإيكاو في أذهان الناس.

١٤٣- وإذ كرر مندوب المملكة المتحدة التأكيد على أن الغرض الرئيسي لمنظمة الإيكاو هو توفير قطاع طيران مدني يتسم بالسلامة والفعالية والأمان والاستدامة الاقتصادية والمسؤولية البيئية، فقد شدد على أنه للقيام بذلك يلزم أن تواصل المنظمة جذب أفضل الأشخاص من جميع أنحاء العالم، الذين يتم اختيارهم على أساس خبراتهم ودرايتهم، سواء من قطاع الطيران أو من القطاعات الأخرى التي يمكن أن تتعلم منها منظمة الإيكاو. وشدد على أنه بما أن موظفي الإيكاو يحتاجون إلى الدعم وإبقائهم سعداء في وظائفهم يلزم النظر في ماهية الإجراءات التي يمكن اتخاذها من أجل مواصلة تحديث وتطوير ممارسات إدارة الموارد البشرية في المنظمة لكي تتماشى مع أفضل النهج المعتمدة في منظومة الأمم المتحدة وفي الدول حول العالم، بما في ذلك ما يتصل بـ"إطار الأخلاقيات التابع للإيكاو" وسياسة الحماية من الانتقام.

١٤٤- وختاماً، شدد مندوب المملكة المتحدة على أن دولته تدعم دعماً قوياً تطوير الإيكاو وتحديثها وأنها ترى أنه ينبغي التعامل مع هذا الأمر على أنه أمر يحظى بالأولوية خلال الشهور والسنوات المقبلة، والعمل جنباً إلى جنب بالتعاون مع الدول الأعضاء والأمانة العامة لضمان استمرار الإيكاو في قيادة الطيران المدني على مدى ٧٥ سنة القادمة وما بعدها.

١٤٥- وأعرب مندوبو قطر والدنمارك وجمهورية كوريا أيضاً عن دعمهم لورقة العمل WP/423، بما في ذلك مشروع قرار الجمعية العمومية الملحق بتلك الورقة. في هذا السياق، شدد مندوب قطر على أنه لدى منظمة الإيكاو تاريخ في مواكبة التطورات الملحوظة في الطيران المدني، بل وحتى مواكبة التطورات الملحوظة التي حدثت منذ اعتماد اتفاقية شيكاغو قبل ٧٥ عاماً والتي سيستمر تنفيذها بدون كلل. وأكد على أن ذلك يتيح فرصة لإعادة النظر في طرائق عمل الإيكاو وممارساتها من أجل ضمان استمرار المنظمة في تلبية توقعات أوساط الطيران الدولي التي تقوم بخدمتها.

١٤٦- وأقرّ مندوب الدنمارك باقتضاء قيام الإيكاو بتجديد التزامها بمواصلة تقليد المنظمة القائم على توافق الآراء، مع تعديل طرائق عملها في نفس الوقت من أجل مواجهة التحديات المرتبطة بتسارع وتيرة التطورات في قطاع الطيران المدني الذي يتسم بالنشاط. وإذ أشار إلى أن الفعالية هي الكلمة الفيصل، فقد شدد على أنه من المهم، لمواجهة هذه التحديات، أن تعزز منظمة الإيكاو سياساتها بشأن الشفافية والمساءلة والأخلاقيات، بما فيها حماية المبلغين عن المخالفات.

١٤٧- وأعربت مندوبية كوبا عن دعمها لورقة العمل WP/48 (المجلس). وإذ أشارت إلى أن كوبا قد عملت كدولة عضو في المجلس أثناء فترة السنوات الثلاث الحالية، فقد أشارت إلى أنها تعتبر أن إعادة هيكلة المنظمة ينبغي معالجتها بطريقة أكثر شمولاً. ووافقت كوبا على الرأي الذي أعرب عنه مندوب الاتحاد الروسي بأنه يتعين على الإيكاو أن تظل منظمة فنية وألا تصبح منتدى لمناقشة المسائل السياسية. وينبغي، على هذا النحو، أن تواصل الإيكاو أعمالها لتحقيق أهدافها الاستراتيجية، فضلاً عن غايات وأهداف خططها العالمية. وأعربت أيضاً عن أن كوبا تشاطر الرأي الذي عرضه مندوب جنوب أفريقيا والقائل بأن العناصر المفيدة لورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة) المتعلقة بزيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها ينبغي أن ينظر فيها المجلس المنتخب حديثاً كجزء من برنامج عمل المنظمة لفترة السنوات الثلاث التالية. وأشارت مندوبية كوبا، في ختام كلمتها، إلى أن دولتها تشيد بالنتائج التي حققتها الإيكاو خلال السنوات الثلاث الماضية في ظل قيادة رئيس المجلس والأمانة العامة وستواصل العمل بشكل بناء مع المجلس المنتخب حديثاً من أجل تحقيق كل ما جرى اقتراحه خلال الجمعية العمومية الحالية.

١٤٨- وإذ أشار مندوب تركيا إلى أن الإدارة الرشيدة والكفاءة والفعالية وتحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية كانت ذات أهمية قصوى، فقد أعرب عن ثقته في محافظة الأمانة العامة على تلك المبادئ والأهداف الاستراتيجية في تنفيذ التدابير الواردة في ورقة العمل WP/48 خلال فترة السنوات الثلاث المقبلة. وذكر، أنه في نفس الوقت يعتبر أن ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة) تتضمن مقترحات هامة للغاية بشأن تحديث الإدارة والرقابة داخل الإيكاو والتي ينبغي أن يعمل المجلس على تقييمها وأن تستخدمها الأمانة العامة أفضل استخدام.

١٤٩- وأيد مندوب أوروغواي ورقة العمل WP/48، فضلاً عن المبادئ الواردة في ورقة العمل WP/423، حيث إنها تسهم في زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها بطريقة بناءة.

١٥٠- وأعرب مندوب ماليزيا عن دعمه لورقة العمل WP/423 ووافق على ما ذكره المتحدثون السابقون من أنه ينبغي للمجلس النظر في الإجراءات المقترحة فيها. وأعرب، فيما يتصل بورقة العمل WP/48، عن تقديره للأعمال المضنية التي اضطلعت بها الأمانة العامة أثناء فترة السنوات الثلاث الحالية من أجل تحسين كفاءة الإيكاو وفعاليتها في الكثير من المجالات، بما فيها إعداد "خطة أعمال الإيكاو" والميزانية القائمة على النتائج وأداة الإدارة والإبلاغ المؤسسية (CMRT)، وتعزيز التواصل مع الدول الأعضاء من خلال تعميم المعلومات تعميماً واسع النطاق، وتشجيع طرائق وإجراءات العمل بواسطة استخدام وسائل العمل الآلي وأدوات تكنولوجيا المعلومات، وتعزيز الإعلام والتواصل. وأكد مندوب ماليزيا على أن تلك الإجراءات هي إجراءات ضرورية لتلبية الاحتياجات المتطورة التي تقتضيها المنظمة ودولها الأعضاء، وأوساط الطيران الدولي. كما أيد أيضاً التدابير الإضافية الرامية إلى المضي في تحديث إجراءات وعمليات الإيكاو أثناء فترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢ حسبما يرد في ورقة العمل WP/48.

١٥١- وإذ هتأ مندوب مالي الإيكاو على إنجازاتها خلال فترة السنوات الثلاث الحالية، فقد أعرب عن دعمه لورقة العمل WP/48 ومشروع قرار الجمعية العامة المرفق بها. وإذ ذكر أنه يتفق مع ما ذكره المتحدثون السابقون من أن ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة) مكملة لورقة العمل WP/48، فإنه ينضم إليهم في المطالبة بالنظر في المقترحات الواردة فيها بشأن تحديث الإدارة والرقابة داخل الإيكاو كجزء من برنامج عمل المنظمة لفترة السنوات الثلاث المقبلة.

١٥٢- وأعرب مندوب بنما عن دعمه للتدابير المقترحة في ورقة العمل WP/48، فضلاً عن تلك المقترحات الواردة في ورقة العمل WP/423، والتي تنص على نفس الهدف الخاص بزيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها.

١٥٣- وإذ أشار مندوب إسبانيا إلى أنه يلزم أن تقوم كل منظمة بالتحديث المتواصل، فقد أكد على أنه في حالة الإيكاو فإنه يجب أن تخدم عملية التحديث هذه مصالح الدول الأعضاء فيها. وإذ شدد على أن ممارسات الإدارة الرشيدة هي أمور أساسية وتشكل حجر الزاوية في ثقافة منظمة الإيكاو المؤسسية، فقد أعرب عن تأييده القوي للإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/48 (المجلس) الرامية إلى المضي في تحسين كفاءة المنظمة وفعاليتها أثناء فترة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢. وإذ لاحظ مندوب أسبانيا أن تلك الإجراءات قد لا تكون إجراءات كافية، فقد اتفق مع ما ذكره المتحدثون السابقون من أنه ينبغي النظر في المقترحات التكميلية الواردة في ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة) كجزء من برنامج أعمال المنظمة لفترة السنوات الثلاث المقبلة. واقترح مندوب أسبانيا، فيما يتعلق بمشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بتلك الورقة، مراجعة البند ١ من منطوق القرار لكي يطلب فقط من المجلس اتخاذ الخطوات الملموسة المشار إليها في هذه الورقة حيث إن المجلس يضطلع بالمسؤولية عن تحقيق الأهداف المحددة، وذلك بمساعدة من الأمانة العامة والأمانة العامة، ورفع تقرير بذلك إلى الجمعية العمومية المقبلة بشأن تنفيذ التدابير والتأثير الناتج عنها.

١٥٤- وإذ سلّطت مندوبة الهند الضوء على أن منظمة الإيكاو ستحتفل قريباً بعيدها الخامس والسبعين، فقد أشارت إلى أنها فخورة بأن المنظمة قد نجحت في التصدي للتحديات التي واجهتها على مر السنين في العمل على ضمان سلامة النقل الجوي. وإذ أشارت إلى أن رئيس المجلس والأمانة العامة قد بذلا جهوداً كبيرة خلال فترة السنوات الثلاث الحالية لتعزيز كفاءة الإيكاو وفعاليتها، فقد أعربت عن امتنانها لهما، فقد أيدت التدابير الرامية إلى المضي في تنفيذ التحسينات المقترحة في ورقة العمل WP/48 (المجلس). ونظراً للتحديات الجديدة التي يطرحها الابتكار في مجال الطيران والتكنولوجيا واقتضاء أن تكون منظمة الإيكاو مستعدة للعمل خلال السنوات الخمس والسبعين المقبلة وما بعدها، فقد أعربت مندوبة الهند عن تأييدها أيضاً للإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة).

١٥٥- وأيدت مندوبة الكاميرون أيضاً ورقة العمل WP/48. وإذ أعربت عن تقديرها للتدابير التي اقترحتها الولايات المتحدة في ورقة العمل WP/423 من أجل تحديث الإدارة والرقابة داخل الإيكاو، وتسليماً ببعض التقارب بينها وبين التدابير التي اقترحتها المجلس في ورقة العمل WP/48، فقد اقترحت مندوبة الكاميرون دمج العناصر الأساسية والنظر فيها كجزء من برنامج أعمال المنظمة لفترة السنوات الثلاث المقبلة.

١٥٦- وإذ أيد مندوب موريتانيا كذلك ورقة العمل WP/48، فقد أعرب عن تقديره للجهود الكبيرة التي بُذلت خلال فترة السنوات الثلاث الحالية بشأن زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها. وإذ أشار مع ذلك إلى أنه يمكن إحراز مزيد من التقدم في هذا المضمار، فقد أعرب عن تأييده للإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/423. وإذ استرعى مندوب موريتانيا الانتباه إلى التدابير الأخرى الرامية إلى تحسين فعالية وكفاءة المنظمة، المنصوص عليها في المرفق بمشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في ورقة العمل WP/48، فقد أعرب عن تأييده لأي تدابير من شأنها تعزيز درجة الاستقلالية الممنوحة لعملية التخطيط الإقليمي والسلطات والموارد الممنوحة للمكاتب الإقليمية التابعة للإيكاو، مع ضمان التنسيق المناسب على الصعيد العالمي (انظر الفقرة د)). وشدد على أنه من المهم تعزيز موارد المكاتب الإقليمية من أجل تمكينها من توفير المساعدة المطلوبة على أساس منتظم من جانب الدول الأعضاء.

١٥٧- ورحب مندوب نيوزيلندا بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/48 (المجلس) وأيد الإجراءات المقترحة في الورقة. وإذ أعرب أيضاً عن دعمه لورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة) والمبادئ الواردة فيها، فقد أعرب عن اتفاقه مع ما ذكره المتحدثون السابقون من أن الورقتين مكملتان لبعضهما البعض. ومن ثم فقد أيد مندوب نيوزيلندا مداخلات وفود كل من أستراليا وسنغافورة والدول الأوروبية في هذا المضمار.

١٥٨- وإذ أعرب مندوب أريتريا عن دعمه الكامل لورقة العمل WP/48 وورقة العمل التكميلية WP/423، فقد شدد على أنه ينبغي النظر في الإجراءات المقترحة في الورقتين وتنفيذها، حسب الاقتضاء، كجزء من برنامج أعمال المنظمة لفترة السنوات الثلاث المقبلة. وأعرب كذلك عن تأييده للتعليقات التي أبدتها وفد الصين ووفد سنغافورة في هذا الشأن. وأكد مندوب أريتريا على أن الأخلاقيات والكفاءة والفعالية والشفافية والمساءلة والمصادقية والحياد هي أمور تتسم بأهمية أساسية بالنسبة لسلامة عمل الإيكاو وتطورها في المستقبل.

١٥٩- وإذ أيد مندوب كوستاريكا أيضاً الورقتين، فقد أعرب عن اتفاقه مع التعليقات التي أدلت بها وفود كل من المكسيك وإسبانيا وأستراليا. وإذ أشار إلى الفقرة ٢-٥-٣ من ورقة العمل WP/48 بشأن قيام العديد من المكاتب الإقليمية التابعة للإيكاو برسم استراتيجيات مؤسسية رامية إلى تنفيذ أنشطة مبادرة "عدم ترك بلد وراء الركب"، فقد هنأ مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي بشأن كون جميع الدول في هذا الإقليم قد وقّعت على "إعلان نوايا تنفيذ استراتيجية مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" لذلك الإقليم. وأكد مندوب كوستاريكا على أن دولته كانت شاهدة على عدم ترك أي بلد وراء الركب في ذلك الإقليم وأن كل بلد يتلقى الدعم اللازم لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وإذ أشار إلى أن قطاع الطيران يمثل ركيزة مهمة من ركائز الاقتصاد العالمي، حيث يوفر حالياً أكثر من ٣٩٠.٠٠٠ وظيفة في جميع أنحاء العالم، وأن وتيرة نموه وتطوره هي وتيرة سريعة، فقد شدد على اقتضاء أن يواصل المجلس، في فترة السنوات المقبلة، إظهار القيادة التحولية بطريقة شفافة ولتعزيز إمكانية الاطلاع على معلومات الإيكاو.

١٦٠- وإذ أعرب مندوب الإمارات العربية المتحدة عن تأييده لورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، فقد أشار إلى أن دولته تتطلع إلى التعاون مع الدول الأخرى ومنظمة الإيكاو في مجال تحديث الإدارة والرقابة داخل المنظمة والذي سيسفر عن تعزيز تنفيذ برامج وسياسات الإيكاو والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عنها تنفيذاً فعالاً.

١٦١- وإذ أعرب المراقب من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) عن تأييده لورقة العمل WP/48 (المجلس)، فقد أكد على أن زيادة كفاءة وفعالية الإيكاو أمر ضروري في هذه الفترة التي تتسم بالابتكارات المهمة والسريعة في مجال الطيران. كما أيد أيضاً ورقة العمل التكميلية WP/423 (الولايات المتحدة) ومشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بها، والذي يطالب باتخاذ خطوات ملموسة من جانب المجلس والأمانة العامة من أجل زيادة الشفافية وتحسين بيئة مكان العمل وإعداد شراكات ابتكارية وجديدة مع الجهات المعنية الخارجية وزيادة الفعالية التنظيمية، والتأكد من أن النتائج القائمة على توافق الآراء تظل من القيم والأهداف الأساسية لمنظمة الإيكاو وهيئات الخبراء المتخصصة التابعة لها وتعبئة الموارد الإضافية من أجل تعزيز عمليات التنفيذ. وأكد المراقب من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية أن منظمته ملتزمة بالمساعدة في تحسين كفاءة وفعالية الإيكاو. ومضى في التشديد على أن الوتيرة السريعة للابتكارات في مجال الطيران أسفرت عن وجوب أن تكون الإيكاو منظمة استباقية وأن تعد الإرشادات الضرورية والإطار التنظيمي اللازم.

١٦٢- وشكرت الأمانة العامة الدول الأعضاء على تقديرها للتقدم الذي أحرزته الأمانة العامة، في ظل قيادتها، بشأن تحسين كفاءة الإيكاو وفعاليتها خلال فترة السنوات الثلاث الحالية. ووفقاً لما أشارت إليه بعض الدول الأعضاء، فلولاً هذا التقدم المحرز لما كان من الممكن أن توفر منظمة الإيكاو حجماً متزايداً من الخدمات المعززة على مدار السنوات الثلاث الماضية. وأشارت الأمانة العامة إلى أن مناقشات اللجنة التنفيذية خلال الأسبوع الماضي بيّنت بوضوحاً أن الدول الأعضاء كانت راضية عن الخدمات التي تقدمها الإيكاو.

١٦٣- وإذ أكدت الأمانة العامة على أن الكفاءة والفعالية والشفافية وثقافة الأخلاقيات كانت من أولوياتها في فترة السنوات الثلاثة الحالية وستظل من أولوياتها في فترة السنوات الثلاث المقبلة، فقد أعادت التأكيد على التزامها بالعمل في هذا المضمار، جنباً إلى جنب مع كبار مديريها ومع الدول الأعضاء. ورحبت، في هذا السياق، بالتوصيات التي قدمتها الولايات المتحدة في ورقة العمل WP/423، وذكرت أنها ستستعرض تلك التوصيات التي تقع ضمن اختصاصها مع كبار المديرين لديها من أجل تحديد كيفية تنفيذها كجزء من الجهود الجارية للمضي في تعزيز كفاءة الإيكاو وفعاليتها من أجل التمكن من تزويد الدول الأعضاء بخدمات أفضل. ورحبت الأمانة العامة بتوصيات الدول الأعضاء في هذا الشأن ودعت إلى دعمها لجعل الإيكاو واحدة من أفضل المنظمات داخل منظومة الأمم المتحدة. كما دعت الدول الأعضاء إلى تزويد الإيكاو بموارد إضافية لتمكين الأمانة العامة من تنفيذ المهام ذات الصلة. وإذ أعادت الأمانة العامة التأكيد على أن التحوّل التنظيمي لا يمكن تحقيقه بين عشية وضحاها، فقد شددت على أن وتيرة الجهود المبذولة في هذا الصدد قد تسارعت خلال فترة السنوات الثلاث الحالية. ومع ذلك فقد أشارت إلى أن عالم الطيران هو عالم سريع التغير، مع إدخال تقنيات جديدة وما هو منتظر من زيادة حجم الحركة الجوية إلى الضعف بحلول ٢٠٣٠، مما يقتضي مضاعفة الجهود من أجل تعزيز كفاءة المنظمة وفعاليتها. وأعربت الأمانة العامة عن ثقتها في أن تزداد كفاءة وفعالية وشفافية الإيكاو في مجال تقديم الخدمات التي تتوقعها الدول الأعضاء وذلك بدعم من كبار المديرين والدول الأعضاء.

١٦٤- وشكر رئيس المجلس، الدكتور أليو، جميع الدول الأعضاء على تعليقاتها ومشاركتها البناءة في المناقشة الحالية. وأشار إلى أن زيادة كفاءة وفعالية الإيكاو كانت بنداً متكرراً في جدول الأعمال على مدار العديد من دورات الجمعية العمومية حيث إنه عمل متواصل. وذكر أنه يعتقد، بصرف النظر عن هذه المناقشة، أن منظمة الإيكاو هي واحدة من أكثر المنظمات كفاءة وفعالية في منظومة الأمم المتحدة. ومع ذلك فإن كل منظمة تخضع للتحسين المستمر. وانطلاقاً من رغبة الإيكاو في أن تظل المنظمة الرائدة في معالجة المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، فقد استمرت الإيكاو في التحسن على مر السنين، إذ اتخذت قرارات جريئة وحوّلت المنظمة إلى منظمة هدفها العمل لصالح الدول الأعضاء وقطاع الطيران. وإذ قام رئيس المجلس بتبديد أي مفاهيم خاطئة قد تكون نشأت عن المناقشة بأن منظمة الإيكاو كانت منظمة معطلة، فقد أكد أنها منظمة ذات كفاءة وفعالية وهي تسعى إلى تحسين تلك الكفاءة والفعالية.

١٦٥- وذكر رئيس المجلس، على سبيل المثال، مبادرتين كانتا مصدر إلهام له أثناء سنوات خدمته الست في المنظمة، ألا وهما "مبادرة عدم ترك وراء الركب" و"معرض الابتكارات". وأكد على أن معرض الابتكارات الافتتاحي قد أقيم في الفترة من ٢٢ إلى ٢٣/٩/٢٠١٩ بالتزامن مع منتدى الطيران العالمي الخامس لمنظمة الطيران المدني (IWF/5)، الذي كان موضوعه هو "الابتكار في مجال الطيران". وأشار رئيس المجلس إلى أن منتدى الطيران العالمي الخامس لمنظمة الإيكاو قد ركّز على جانبين، هما: تزويد المسؤولين الحكوميين رفيعي المستوى الحاضرين برؤى ثاقبة بشأن الطرق التي يمكن بواسطتها تنفيذ الابتكارات من أجل تطوير الطيران، وتجديد العمليات والأطر التنظيمية السابقة وأطر العمل من أجل تلبية احتياجات التقنيات الناشئة. وذكر رئيس المجلس أنه ينظر إلى هذه المناقشة ضمن هذا السياق.

١٦٦- وأشار رئيس المجلس إلى أنه خلال فترة السنوات الثلاث الحالية، ركز المجلس على مسألة الإدارة واتخذ قرارات، وسيواصل اتخاذ قرارات رامية إلى مساعدة الأمانة العامة في الاضطلاع بأعمالها من أجل ضمان أن تظل منظمة الإيكاو المنظمة الأكثر كفاءة وفعالية في منظومة الأمم المتحدة وأشار إلى أن مندوب الولايات المتحدة، قد ذكر، عند تقديم ورقة العمل WP/423، أن زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها هي واحدة من أهم المسائل المطروحة على هذه الجمعية العمومية. وإذ أشار رئيس المجلس إلى أن هذا الأمر هو مسألة تحظى بالأولوية، فقد ذكر أنه في حين أن جميع الأعمال التي تقوم بها الإيكاو هي أعمال مهمة، فمن الضروري ترتيب الأولويات نظراً لعدم وجود موارد كافية لتنفيذ جميع الأنشطة الواردة في خطة أعمال المنظمة. وذكر

أنه إلى جانب التسليم بأهمية مسألة الإدارة، فهو يحث الدول الأعضاء على ضمان أن تقوم عند تحديد أولويات أعمال المنظمة لفترة السنوات الثلاث أن تواصل إضفاء الأولوية على المسائل الهامة بالنسبة لسلامة الطيران، والأمن والتسهيلات، وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة. وأكد رئيس المجلس على إنجازات الإيكاو في تلك المجالات خلال السنوات الثلاث الماضية، مشيراً إلى تعزيز سلامة الطيران والتنفيذ الفعال؛ وتخفيض معدلات الحوادث؛ وتنفيذ "الخطة العالمية لسلامة الطيران" (GASP) و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) و"الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASeP) لكي تعود بالفائدة على الدول الأعضاء وتحسين الاتصالات مع الدول الأعضاء ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٦٧- وحثَّ رئيس المجلس جميع الجهات المساهمة المالية الرئيسية في الإيكاو على مواصلة دعم المنظمة من أجل تلبية احتياجات البلدان المتقدمة والنامية لضمان استمرار ازدهار شبكة الطيران العالمية بكل إقليم من أقاليم العالم. وبالإضافة إلى ذلك، فقد ناشد المجلس المنتخب حديثاً تخصيص الوقت والموارد للمسائل الخاصة بالإدارة وزيادة كفاءة وفعالية الإيكاو وكذلك للمسائل التي تدعم تنمية الطيران المدني الدولي في جميع أرجاء العالم، ألا وهي، سلامة الطيران، والأمن والتسهيلات، وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة.

١٦٨- وإذ أشار رئيس المجلس إلى الإعلان السابق الذي أدلى به مندوب الولايات المتحدة بأنه على عكس ممارسات الولايات المتحدة السابقة بدفع نصف اشتراكاتها المقررة بحلول ٣٠ سبتمبر، أي نهاية السنة المالية، فإن الولايات المتحدة لن تدفع تلك الاشتراكات المقررة وأن جميع الاشتراكات المقررة الأخرى الواجب دفعها لمنظمة الإيكاو لن تُدفع حتى إشعار آخر (انظر الفقرة ١٠١ أعلاه)، فقد ناشد رئيس المجلس أيضاً الولايات المتحدة عدم التخلي عن الإيكاو. وحثَّ الولايات المتحدة على مواصلة تقديم الدعم للمنظمة بطريقة تجعل الأعمال الجارية التي يضطلع بها الخبراء التابعون لإدارة الطيران الاتحادية التابعة للولايات المتحدة (FAA) وإدارة أمن النقل التابعة للولايات المتحدة (TSA) في مختلف أفرقة الخبراء الفنية التابعة للإيكاو من أجل تعزيز سلامة الطيران وأمنه على الصعيد العالمي، تستمر في الوقت الذي يعالج فيه المجلس المسائل المذكورة المتعلقة بالإدارة وزيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها. وأكد رئيس المجلس أنه لن يتسنى، بدون جميع الموارد التي تقدمها الولايات المتحدة للإيكاو، إنجاز جميع البرامج الهامة التي أعلنتها وزيرة النقل في الولايات المتحدة في البيان العام الذي أدلت به في اجتماع الجلسة العامة الثانية (P/2) (انظر WP/603).

١٦٩- وشجع رئيس المجلس الأمانة العامة والأمانة العامة على تناول بعض المسائل الهامة التي أثرت أثناء المناقشة بشأن زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها. وأوضح، فيما يتعلق بمسألة إصدار قرار من الجمعية العمومية، أن نهج الإيكاو التقليدي هو أن يكون هناك قرار واحد فقط للجمعية العمومية يتعلق ببند معين من بنود جدول الأعمال وذلك لتجنب اللبس. وإذ تحدث لصالح الإجراء الذي اقترحه مندوب أستراليا فيما يتعلق بورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)، فقد اقترح رئيس المجلس أن تسترعي الجمعية العمومية انتباه المجلس إلى العناصر الرئيسية بتلك الورقة وأن تطلب منه إمعان النظر فيها من أجل دمجها في الجهود الجارية لزيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها.

١٧٠- وإذ لخص رئيس الاجتماع المناقشة، فقد أشار إلى أن اللجنة التنفيذية قد أحاطت علماً بورقة العمل WP/48، التي قدّمها المجلس، وأبدت تقديرها للإنجازات التي تحققت بشأن زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها على مدى فترة الثلاث سنوات الماضية. كما أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بالإحاطة الشفوية التي قدمها مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP) بشأن فحص الهيكل التنظيمي الحالي للأمانة العامة للإيكاو. وأقرت اللجنة بأن نتائج هذه العملية ستُقدم في إطار عملية تشاور مع الدول الأعضاء عن طريق آلية التشاور المسماة كتاب المنظمة إلى الدول، وأن هذه النتائج تهدف إلى التوصل إلى حل

متوازن وعملي يضع تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكو ومصالح الدول الأعضاء نصب عينيه، وذلك ضماناً لاستمرار صواب المنظمة.

١٧١- لاحظت اللجنة التنفيذية علماً بأن ورقتي العمل WP/48 (المجلس) و WP/423 (الولايات المتحدة) تكملان بعضهما بعضاً، وأيدت اعتماد الجمعية العمومية لقرارها المحدث المقترح تحت عنوان "زيادة كفاءة الإيكو وفعاليتها" المرفق بورقة العمل رقم WP/48.

١٧٢- وأيدت اللجنة ورقة العمل WP/423، التي ألفت الضوء على ضرورة قيام الإيكو بتحديث أساليب عملها وإدارتها ومراقبتها من أجل تلبية احتياجات الدول الأعضاء على نحو أفضل ومواكبة البيئة المتغيرة. وينبغي أن تركز تلك الجهود على زيادة الشفافية بحيث يتسنى اتخاذ القرارات الصائبة، مما يوفر بيئة إيجابية من أجل تحقيق مستوى عالٍ من الأداء تمشياً مع "إطار الأخلاقيات التابع للإيكو"، والاستفادة من الشراكات وتعبئة الموارد وتحسين الفعالية المؤسسية من خلال تحسين البرمجة وتعزيز آليات التنسيق وإعادة الهيكلة عند الاقتضاء. وإذ أيدت اللجنة التنفيذية ورقة العمل WP/423، تم الاتفاق على أن مشروع قرار الجمعية العمومية المقترح المرفق بها مشمول بالفعل بقرارات وسياسات الجمعية العمومية القائمة بالفعل بشأن هذا الموضوع. واقتُرحت اللجنة التنفيذية أن تواصل الإيكو متابعة جهودها لزيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها. وافقت اللجنة على أن تستمر الأمانة العامة في إطلاع المجلس بانتظام على المعلومات المستجدة في هذا الشأن على أن ترفع تقريراً بذلك إلى الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين.

١٧٣- وإذ رَدَّ مندوب الولايات المتحدة على الموجز الذي قدمه رئيس اللجنة، فقد أعرب عن عدم موافقته على البيان القائل بأن المشاغل المثارة في مسودة مشروع القرار الذي اقترحت دولته (WP/423) جرى تغطيتها بالفعل في قرارات وسياسات الجمعية العمومية القائمة. وأكد من جديد أن الولايات المتحدة ترغب في أن تكون منظمة الإيكو منظمة فعالة وأكد أنها لن تتنازل عن المبادئ الأساسية المنصوص عليها في ورقة العمل WP/423. وإذ أشار مندوب الولايات المتحدة إلى أنه قد أعد اقتراحاً لدمج نص مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بهذه الورقة في قرار الجمعية العمومية المحدث الذي اقترحه المجلس والمرفق بورقة العمل WP/48، طلب أن يتم النظر فيه.

١٧٤- وإذ أشار رئيس المجلس إلى التوضيحات التي قدمها أثناء المناقشة السابقة التي أجرتها اللجنة التنفيذية للبند ١٦ من جدول الأعمال (EX/5)، فقد أكد على أنه ثمة طريقتين يمكن للجمعية العمومية من خلالهما توجيه تعليمات إلى المجلس بشأن هذا الموضوع، أي في نص قرار الجمعية العمومية أو في التقرير الخاص بالبند ١٩. واقترح أن تنعكس العناصر الرئيسية لورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة) سيما البند ١ من منطوق مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بالورقة، في تقرير اللجنة التنفيذية بشأن بند جدول الأعمال ١٩.

١٧٥- وإذ أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى النقاط التي أثارها مندوب الولايات المتحدة فقد ذكر أنه سيجتمع هو ورئيس المجلس فضلاً عن أعضاء الأمانة العامة من ذوي الاختصاص، مع مندوب الولايات المتحدة بعد الاجتماع الحالي من أجل مناقشة اقتراحه. وسيتم إبلاغ اللجنة التنفيذية بشأن نتائج ذلك اللقاء في اجتماعها المقبل، عندما تستأنف النظر في البند ١٩ من جدول الأعمال.

١٧٦- رفعت الجلسة عند الساعة ١٢،٣٠.

محضر الجلسة الثامنة

(الإثنين، ٢٠١٩/٩/٣٠، الساعة ١٤،٣٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ١٩ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها (تابع)

تحسين الهيكل والردّ على كُتب المنظمة إلى الدول لتحقيق تنفيذ أفضل للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط العالمية

- ورقة مقدّمة من الكامبيرون
- ورقة مقدّمة من الإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدّمة من كوبا وبرعاية مشتركة من الأرجنتين وأروبا وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وكولومبيا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

٢- البند ٢٣ من جدول الأعمال: برامج المساعدة الفنية

المساعدة الفنية

- تقرير عن برامج الإيكاو للمساعدة الفنية
- ورقة مقدّمة من نيوزيلندا
- ورقة مقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاف)
- ورقة معلومات مقدّمة من الدول الأعضاء في "مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية"
- ورقة مقدّمة من كندا
- ورقة مقدّمة من أندونيسيا
- ورقة مقدّمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية

"خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا"

- تقرير مرحلي عن تنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا"
- ورقة مقدّمة من "اللجنة الأفريقية للطيران المدني"

٣- البند ٢٤ من جدول الأعمال: سياسات وأنشطة التعاون الفني

- "سياسة وأنشطة التعاون الفني خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨"
- ورقة معلومات مقدّمة من "لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة"

٤- البند ٢٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

المجال الجوي التجاري

- تقرير عن "النقل الفضائي التجاري"
- ورقة مقدّمة من "الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" (IFATCA) و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية" (IFALPA) و"الاتحاد الدولي للنقل الجوي" (الأياتا)

الابتكار

- الابتكار في مجال الطيران
- ورقة مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة مقدّمة من فرنسا وإيطاليا والسويد
- ورقة مقدّمة من سنغافورة وبرعاية مشتركة من أستراليا وجزر كوك وفيجي وإندونيسيا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجزر مارشال وناورو ومقدونيا الشمالية وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة و"منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية"
- ورقة مقدّمة من الإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدّمة من "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" و"الاتحاد الدولي للنقل الجوي" (الأياتا) و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية" (IFALPA)
- ورقة مقدّمة من "المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء" (ICCAIA) و"منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO)
- ورقات مقدّمة من "المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء"

موجز المناقشات

البند ١٩: زيادة كفاءة وفعالية الإيكاو

- ١- استأنفت اللجنة التنفيذية (EX/7) وأكملت نظرها في البند ١٩. وقدّمت أحدث المعلومات فيما يتعلق بنتائج الاجتماع الذي عقد مباشرة بعد الاجتماع السابع بين الرئيس ورئيس المجلس والموظفين المعنيين في الأمانة العامة ومندوب الولايات المتحدة فيما يتعلق باقتراح هذا الأخير بإدراج نص مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/423 في أحدث قرار للجمعية العمومية المقترح للمجلس بشأن زيادة كفاءة وفعالية الإيكاو المرفق بورقة العمل WP/48. بعد ذلك، ركزت المناقشة على مسألة تحسين الهيكل والردّ على كتب المنظمة إلى الدول لتحقيق تنفيذ أفضل للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط العالمية، والتي جرى توثيقها في ثلاث ورقات قدّمتها الدول.

تحديث بخصوص مشروع قرار الجمعية العمومية المرفقين
بورقة العمل WP/48 (المجلس) وورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة)

٢- أبلغ الرئيس اللجنة التنفيذية بأنه خلال الاجتماع المذكور مع مندوب الولايات المتحدة جرى استعراض مشروع قرار الجمعية العمومية المرفقين بورقة العمل WP/48 (المجلس) وورقة العمل WP/423 (الولايات المتحدة). ونظراً لأن التوصيات الواردة في ورقتي العمل يكمل بعضها بعضاً، وحظيت بإقرار عام خلال المناقشة السابقة للجنة التنفيذية، من الممكن دمج مشروع قرار الجمعية العمومية تحت عنوان "زيادة كفاءة وفعالية المنظمة". وستتاح للجنة التنفيذية فرصة استعراض النص المنبثق عن قرار المجلس عند النظر في مشروع قرار عن البند ١٩ من جدول الأعمال (WP/582).

تحسين الهيكل والردّ على كُتب المنظمة إلى الدول من أجل تنفيذ أفضل
للقواعد والتوصيات الدولية، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، والخطط العالمية

٣- قدّم مندوب الكاميرون ورقة العمل WP/467 (تحسين أدوات الردّ على كُتب المنظمة بشأن التعديلات على الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية) التي تشدد على حاجة الدول الأعضاء إلى أدوات فعالة للرد على كُتب الإيكاو الموجهة إلى الدول المتعلقة بالتعديلات على الملاحق و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية" لتناول مسألة انخفاض معدل الردود الذي لوحظ خلال عدد من السنوات. وأكدت الورقة على أن النظر في التعديلات المقترح إدخالها على الملحق و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية" من قِبَل الدول الأعضاء يجب أن تشمل الجهات المعنية، لا سيما قطاع الطيران، وأشارت إلى أنه يمكن تسهيل ذلك من خلال إعداد أدوات تعاونية لتبادل كُتب الإيكاو الموجهة إلى الدول وجمع الملاحظات. وأشارت ورقة العمل، في هذا الصدد، إلى العرض في اجتماعات الإيكاو التي عقدت في المقر وفي بعض الأقاليم عام ٢٠١٤ للأداة بعنوان "نظام الإخطار الإلكتروني بالتعديل المقترح" (ENOPA) في إطار حزمة أدوات الإيكاو للسلامة الإلكترونية. وساعد "نظام الإخطار الإلكتروني بالتعديل المقترح" الدول الأعضاء على القيام بعدة أمور منها استلام كُتب المنظمة الموجهة إلى الدول بشأن التعديلات المقترحة وتقديم تعليقات عليها إلى الإيكاو ودعوة الخبراء إلى التعاون عبر الإنترنت للنظر في التعديلات المقترحة من خلال تقديم التعليقات أو عقد المؤتمرات عن بُعد. وأبرزت ورقة العمل أنّ الإيكاو لم توزع "نظام الإخطار الإلكتروني بالتعديل المقترح" لفائدة الدول الأعضاء وأكدت أنه في ضوء الفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢١، يجب على الإيكاو التركيز على وضع اللمسات الأخيرة لهذه الأداة وتوزيعها بفعالية أو أي منصة أخرى مماثلة تهدف إلى تسهيل الرد على كُتب الإيكاو.

٤- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/467 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تُحيط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛
(ب) أن تطلب إلى الإيكاو الانتهاء من إعداد أداة تعاونية إلكترونية لتيسير الردّ على كُتب المنظمة بشأن التعديلات على الملاحق و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية"؛

٥- وقدّم مندوب الإمارات العربية المتحدة ورقة العمل WP/245 ("استطلاع أساليب عمل جديدة للإيكاو") وأكدت ورقة العمل مجدداً القلق المتزايد إزاء التحديات التي تواجهها الدول الأعضاء نتيجة حجم مراسلات الإيكاو، والتي أثارتها الإمارات العربية المتحدة في الاجتماع الأخير للجمعية العمومية في ورقة المعلومات A39-WP/320. ودعت الإيكاو إلى تقييم حجم وتواتر تحديث مطبوعاتها وتقييم مدى تحقيق النتائج المتوقعة بالفعل.

٦- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/245 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تُحيط علماً بتقرير "مكتب التقييم والمراجعة الداخلية" عن تقييم عملية وضع القواعد القياسية للإيكاو (EV/2018/01)؛
- (ب) أن تكلف مجلس الإيكاو بتقييم أساليب عمل الإيكاو للحصول على مُخرجات أكثر توجّهاً نحو النتائج بدلاً من المُخرجات التوجيهية، لا سيما عند التعامل مع عملية إصدار المطبوعات؛
- (ج) أن تُكلف الإيكاو بتنفيذ نظام لقياس ورصد أساليب عمل الإيكاو للتشجيع على إعداد نُهج عمل تُحدث نقلة نوعية تسهل تنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية" و"الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لدى الدول الأعضاء.

٧- وقدم مندوب كوبا ورقة العمل WP/461 ("الطريقة الموصى بها لتنظيم نصوص التعديلات على القواعد والتوصيات الدولية التي يتضمن محتواها تواريخ مختلفة لوجوب التطبيق والتي يعتمد عليها مجلس الإيكاو") التي قدّمتها كوبا برعاية مشتركة من الأرجنتين وأروبا وبليز وبوليفيا والبرازيل وكولومبيا وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو والجمهورية الدومينيكية وجمهورية فنزويلا البوليفارية. وأوضحت ورقة العمل أن الممارسات التحريرية الجديدة للإيكاو فيما يخص القواعد والتوصيات الدولية التي تنطوي على تواريخ مختلفة لوجوب التطبيق أدت إلى تعقيد عملية إدراج القواعد والتوصيات الدولية في اللوائح الوطنية للدول والإبلاغ عن الاختلافات. ووفقاً لذلك، دُعيت الجمعية العمومية إلى توصية الإيكاو بصياغة نصّ التعديلات على القواعد والتوصيات الدولية التي اعتمدها مجلس الإيكاو، في حالة تطبيق كل شرط على تاريخ مختلف، من خلال تقسيم المضمون إلى أجزاء ((أ) و(ب) و(ج) وما إلى ذلك)، حسب تاريخ وجوب التطبيق، على النحو المبين في الحالة المحددة بالفقرة ١-٧ (أ) في الورقة، وهو ما يُيسر الإبلاغ عن الاختلافات ويزيد من توضيح تفسير الاختلافات المبلغ عنها بشأن تاريخ وجوب التطبيق.

المناقشة

٨- وافق مندوبو شيلي ونيكاراغوا وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وكولومبيا وأوروغواي والأرجنتين ونيجيريا والكونغو والجزائر والكاميرون على الإجراء المقترح في ورقة العمل WP/461 (كوبا والجهات التي اشتركت في تقديمها) والذي رأوا أن من شأنه تبسيط شكل القواعد القياسية والتوصيات الدولية التي تنطوي على تواريخ مختلفة لوجوب التطبيق، مما يجعلها أكثر قابلية للفهم وبالتالي يسهل تنفيذها، وكذلك الإبلاغ بالاختلافات. كما أعرب مندوبو الأرجنتين ونيجيريا والكونغو والجزائر عن دعمهم للإجراء المقترح في ورقة العمل WP/467 (الكاميرون) لأن من شأنه تعزيز إعداد وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية. وأعرب مندوبو فرنسا والسنغال وبنين وجنوب أفريقيا ومالي وكوبا عن دعمهم لورقة العمل WP/467. وبذلك، أكد مندوب السنغال أن الإجراء المقترح في تلك الورقة يتماشى مع الفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية، حيث طُلب إلى الأمانة العامة التحقيق، وعند الضرورة، إدخال أدوات اتصال جديدة، بما في ذلك الحلول الإلكترونية، كوسيلة لتحسين الاتصال والتفاعل مع الدول الأعضاء وغيرها من الجهات المستفيدة من كُتب المنظمة إلى الدول وتسجيل الردود في "نظام الإيكاو لإدارة السجلات".

٩- ووافق مندوبو سويسرا وتركيا وأسبانيا أيضاً على الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/461 (كوبا والجهات التي اشتركت في تقديمها) و WP/467 (الكاميرون)، وأكد مندوب أسبانيا أنه ينبغي إحالتها إلى المجلس للنظر فيها، مع دعم "لجنة الملاحظة الجوية".

١٠- وأشارت مندوبية الولايات المتحدة إلى أنه في حين تدعم دولتها الإيكاو في البحث عن سبل تحسين هيكل نصّ تعديلات القواعد والتوصيات الدولية مع تواريخ تطبيق مختلفة، فقد اقترحت ألا تنتظر الأمانة العامة في الأسلوب المقترح في ورقة العمل WP/461 فقط بل وأيضاً في الأساليب الأخرى.

١١- وفي معرض الإشارة إلى أن اليوم، الموافق ٣٠ سبتمبر، هو "اليوم الدولي للترجمة"، هنأ مندوب كوبا أفرقة الترجمة الفورية والترجمة التحريرية في الإيكاو على عملهم الممتاز في تسهيل مداوات الجمعية العمومية. وبالإشارة إلى نظر اللجنة التنفيذية في وقت سابق في البند ١٨ من جدول الأعمال: "تعدّد اللغات في الإيكاو"، أكدت مجدداً على قلقها لأن المواد الإرشادية للإيكاو لتنفيذ "القواعد القياسية والتوصيات الدولية" و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية" لم تُنشر في نفس الوقت بجميع اللغات الست وكررت اقتراحها بإيلاء الاعتبار لإدراج ميزانيات السنوات الثلاث المقبلة تخصيصاً محدداً لترجمة المواد الإرشادية إلى جميع اللغات الرسمية للمنظمة (انظر الفقرة ١٣٧ من الورقة A40-Min. EX/2).

١٢- وفي معرض الإعراب عن الدعم الكامل لورقة العمل WP/467 (الكاميرون)، أكد مندوب كوبا أن الإجراء المقترح من شأنه تحسين معدل الردود على كُتب المنظمة إلى الدول بشأن التعديلات على الملاحق و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية"، حيث إنه في عام ٢٠١٨ لم تبلغ سوى ٤٠ في المائة. وقد ردت على ذلك ٧٧ دولة عضو فقط (انظر ورقة العمل WP/48، الفقرة ٢-٥-١؛ EX/7). كما أنها ستتناول الشواغل التي أعربت عنها سابقاً في المجلس بأنه بالرغم من أن المادة ٩٠ أ) من "اتفاقية شيكاغو" تنصّ على أن اعتماد تعديل الملاحق يتطلب تصويتاً بثلاثي المجلس، ليس هناك شرط الحد الأدنى لعدد الردود على كُتب المنظمة إلى الدول بشأن اقتراحات تعديل الملاحق التي سيجري استلامها قبل تقديم الأخيرة إلى المجلس لاعتمادها (انظر الفقرة ١٠ من الورقة C-MIN 217/2). واعترف مندوب كوبا بأنه كان من الصعب الحصول على ردود على كُتب الدول هذه من غالبية الدول الأعضاء وأكد أن التعليقات التي وردت في كثير من الأحيان لم تقبلها الإيكاو. وأعربت عن أملها في أن تراعي الأمانة العامة الإجراء المقترح في ورقة العمل WP/467 عند تنفيذ المزيد من التدابير لتحسين كفاءة وفعالية الإيكاو خلال الفترة الثلاثية المقبلة.

١٣- وعند تقديم التوضيحات، فإن رئيس "قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية" (C/PRC)، فيما يخص ورقة العمل WP/467 (الكاميرون)، أوضح أن الإيكاو لم تكمل بعد إعداد "نظام الإخطار الإلكتروني بالتعديل المقترح" بالكامل بسبب القيود المفروضة على الموارد. وأكد أن المجلس قد نظر مؤخراً في تقرير "مكتب التقييم والمراجعة الداخلية" بشأن تقييم عملية وضع القواعد القياسية للإيكاو (EV/2018/01) وأن الأمانة العامة ستنتظر في المعلومات الواردة في ورقة العمل WP/467 عند تنفيذ توصيات التقرير.

١٤- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/245 (الإمارات العربية المتحدة)، أبرز رئيس "قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية" أن "الخطة العالمية للملاحة الجوية" و"الخطة العالمية للسلامة الجوية" قد أسّسا عمليات جديدة لضمان استمرار تركيز الخطين العالميتين على تحقيق النتائج. وإذ أوضح أن ذلك ينطوي على إنشاء مجموعتي عمل بشأن "الخطة العالمية للملاحة الجوية" و"الخطة العالمية للسلامة الجوية"، تملان باستمرار على رصد كفاءة وفعالية الخطط العالمية وتقديم توصيات لإدخال التحسينات، فقد اقترح إحالة التوصيات الواردة في ورقة العمل WP/245 إلى هاتين المجموعتين للنظر فيها. بالإضافة إلى ذلك، أبرز رئيس "قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية" أن الأمانة العامة بصدد تنفيذ نهج موجه نحو المشاريع يربط برامج عمل المقر والمكاتب الإقليمية بـ"الخطة العالمية للملاحة الجوية" و"الخطة العالمية للسلامة الجوية"، وكذلك بـ"أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة".

١٥- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/461 (كوبا والجهات التي اشتركت في تقديمها)، رَحَّبَ رئيس "قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية" بالتعليقات المقدّمة بشأن الممارسات التحريرية الجديدة للقواعد والتوصيات الدولية مع تواريخ تطبيق مختلفة. ومع ذلك، شدّد على أنه من شأن العودة إلى الممارسات التحريرية السابقة إزالة الوضوح المطلوب من الدول الأعضاء. ومع ذلك، وافق على ضرورة مواصلة استعراض التعقيّدات غير المقصودة للشكل الجديد للإبلاغ عن الاختلافات من جانب الدول الأعضاء.

١٦- وفي معرض تلخيص المناقشة عن تحسين هيكل كتب المنظمة إلى الدول والرد عليها لتعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية" والخطط العالمية، أشار الرئيس، فيما يخص ورقة العمل A40-WP/467 (الكاميرون)، إلى أن اللجنة التنفيذية أقرت بأن إعداد النظام الإلكتروني للردود على التعديلات المقترح إدخالها على "القواعد والتوصيات الدولية" وإجراءات خدمات الملاحة الجوية" لم يكتمل تماما، وأوضح كذلك أن تنفيذ الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل سيكون رهناً بالموارد المتاحة لميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وإتاحة الموارد من خارج الميزانية. وقد أبلغت اللجنة التنفيذية أيضاً بأن المجلس قد نظر في تقرير "مكتب التقييم والمراجعة الداخلية" عن عملية وضع القواعد القياسية للإيكاو وأن الأمانة العامة ستراعي المعلومات الواردة في ورقة العمل WP/467 عند تنفيذها للتوصيات الواردة في التقرير.

١٧- وفيما يخص ورقة العمل WP/245، رَحَّبَت اللجنة التنفيذية بالمعلومات التي وردت في ورقة العمل وأقرت بأنه بالرغم مما أحرزته الإيكاو من تقدّم كبير في المُضي نحو إطار إداري يقوم على النتائج، فلا يزال هناك بعض العمل الذي ينبغي القيام به. وأقرت اللجنة بأن العمليات الجديدة المنشأة في إطار "الخطة العالمية للملاحة الجوية" و"الخطة العالمية للسلامة الجوية" تهدف إلى الحفاظ على أهمية وتركيز نتائج هذه الخطط العالمية ووافقت على ضرورة إحالة التوصيات في ورقة العمل WP/245 إلى مجموعتي العمل بشأن "الخطة العالمية للملاحة الجوية" و"الخطة العالمية للسلامة الجوية" للنظر والبتّ فيها. كما أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأن الأمانة العامة بصدد تنفيذ نهج موجه نحو المشاريع يربط بين برامج عمل المقر والمكاتب الإقليمية و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" و"الخطة العالمية للسلامة الجوية" وكذلك "أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة".

١٨- وفيما يخص ورقة العمل WP/461 (كوبا والجهات التي اشتركت في تقديمها)، أقرت اللجنة التنفيذية بالفوائد التي يمكن تحقيقها بزيادة وضوح "القواعد والتوصيات القياسية" مع تواريخ متأخرة لوجوب التطبيق في الممارسات التحريرية الجديدة للإيكاو، غير أنها اعترفت أيضاً بالشواغل المُعرب عنها إزاء التعقيّدات في الإبلاغ عن الاختلافات عند استخدام الشكل الجديد. وأوصت اللجنة التنفيذية بأن تنظر الإيكاو في التعقيّدات المذكورة وتُجري أي تعديلات ضرورية لمعالجة ذلك.

البند ٢٣ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

١٩- في إطار البند ٢٣ من جدول الأعمال، نظرت اللجنة التنفيذية في المساعدة الفنية و"خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" على أساس ورقتي عمل رئيسيتين مقدّمتين من المجلس، هما WP/4 و WP/63، وورقات العمل ذات الصلة المقدّمة من الدول والمنظمات الدولية.

المساعدة الفنية

٢٠- وقدّم رئيس مكتب التدريب العالمي على الطيران (C/GAT) ورقة العمل WP/4 ("تقرير عن برنامج المساعدة الفنية للإيكاو") التي تضمنت تقريراً عن برنامج المساعدة الفنية للإيكاو في مجالات سلامة الطيران وسعة وكفاءة الملاحة الجوية والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي والبيئة للفترة الثلاثية الحالية. وأوضحت أنه خلال هذه الفترة، بذلت بعض

الدول جهوداً متضافرة لسد أوجه القصور في نظم النقل الجوي لديها، مما أدى إلى نتائج إيجابية كما أثبت ذلك "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران". غير أن ورقة العمل شددت على أن الدول التي لم تحقق أهدافها فيما يخص تعزيز نظام الطيران لديها، يُعتبر التزام الإيكاو بمواصلة تقديم المساعدة أمراً حاسماً ومتوافقاً بالكامل مع مبادرة المنظمة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وبالتالي، كان من المهم للغاية أن تعمل الإيكاو والجهات المعنية، لاسيما الشركاء في مجال الطيران، على بذل جهودها بشكل منسق ومتضافر، وبالتالي تقادي ازدواجية الجهود.

٢١- وشددت ورقة العمل كذلك على أنه نظراً لأن بناء قدرة نظام الطيران للدول غالباً ما يتطلب موارد ضخمة ليست في متناول العديد من الدول، فإن استمرار الدعم والمساهمات من الدول والقطاع لا يؤدي دوراً رائداً في النهوض بنظام الطيران للدولة فحسب، بل وأيضاً في حلّ أوجه القصور الوشيكة والرئيسية مثل "الشواغل البارزة في مجال السلامة" و"الشواغل البارزة في مجال الأمن". ولتحقيق هذه الغاية، توقعت الإيكاو مواصلة الدعم والمساهمات من الدول والجهات المعنية بما يخدم مصلحة الدول المحتاجة إليها.

٢٢- دُعي المجلس في ورقة العمل WP/4 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن يشجع الدول على دعم أنشطة الإيكاو للمساعدة الفنية؛
 (ب) أن يطلب إلى الإيكاو مواصلة عملها فيما يخص إعداد وتنفيذ مشاريع المساعدة الفنية في إطار الأهداف الاستراتيجية، وذلك بالشراكة مع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية وقطاع الطيران.

٢٣- وقدم مندوب كندا ورقة العمل WP/129 ("تعزيز مبادرات المساعدة الفنية") المقدمة من بلده ونيوزيلندا. وفي إطار الإقرار بأن المساعدة الفنية هي وسيلة تساعد التأكد من أن جميع الدول قد تجني فوائد نظام طيران مدني يتسم بالسلامة والأمن، شجعت الورقة الجمعية العمومية على تنسيق جهودها في مجال المساعدة الفنية ودعم زيادة مشاركة مكاتب الإيكاو الإقليمية في مسائل المساعدة الفنية. ولدعم أهداف "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، أوصت كذلك بأن تشمل مشاريع المساعدة الفنية مكونات قياس الأداء، حيثما أمكن ذلك، للمساعدة على ضمان أكبر قدر من فعالية أنشطة المساعدة. وأقرت ورقة العمل بأن الإيكاو قد بدأت في الآونة الأخيرة في أنشطة مختلفة لهذا الغرض وشجعت الجمعية العمومية على دعم تلك الجهود واتخاذ المزيد من الإجراءات لتعزيز أنشطة المساعدة الفنية في جميع أنحاء العالم.

٢٤- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/129 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تُشجع الدول الأعضاء وغيرها من الهيئات على ضمان تزامن جهودها في مجال المساعدة الفنية ومشاريع التنسيق المتعددة الأطراف ضمن الجهات المانحة والجهات المستفيدة من أجل تحقيق أنشطة المساعدة الفنية حيثما أمكن وفي الوقت المناسب وبشكل مستدام؛
 (ب) أن تدعم زيادة مشاركة مكاتب الإيكاو الإقليمية في المسائل الخاصة بالمساعدة الفنية، بما فيها توطيد التعاون وتنفيذ الأنشطة بكفاءة وكذلك تنسيق مشاريع المساعدة الفنية حيثما أمكن؛
 (ج) أن تعزز التدابير الرامية إلى تقييم جهود المساعدة الفنية ومساهماتها في النقل الجوي الدولي من خلال التأكد من أن المشاريع الإنمائية تحتوي على عنصر لقياس الأداء

٢٥- باسم الدول الأعضاء في "لجنة أفكاك" والبالغ عددها ٥٤ دولة، قدم مندوب كوت ديفوار ورقة العمل WP/319 لدعم مواصلة تطبيق الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI Plan) التي أبرزت التقدم المحرز في مجال

تحسين السلامة في أفريقيا من خلال تنفيذ "الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا". وبناءً على الانجازات المسجلة "للجنة الأفريقية للطيران المدني" (لجنة أفكاك)، تقوم لجنة أفكاك" والدول الأفريقية بدعم أهداف "الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" وهي مقتنعة بأن مواصلة تطبيقها سيسهم في المضي في تعزيز سلامة الطيران في أفريقيا وكذلك المساعدة على الإسراع في التقدم الذي أحرزته الدول الأفريقية حتى الآن والحفاظ على استدامته. وأكدت ورقة العمل الحاجة إلى تنسيق مختلف المبادرات في القارة لتحقيق الاستفادة المثلى من الموارد وخفض ازدواجية الجهود.

٢٦- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/319 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحيط علماء بالتقدم المحرز في إطار "الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" والتزام الدول الأفريقية بتنفيذ هذه الخطة وأهدافها؛
- (ب) أن تدعم مواصلة تنفيذ "الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" والنهج القائم على المشاريع؛
- (ج) أن تطلب إلى الإيكاو والدول المتعاقدة والمنظمات الدولية والشركاء من قطاع الطيران دعم البرنامج وما يتصل به من مشاريع؛
- (د) أن تطلب إلى الإيكاو تنسيق مختلف المبادرات مع لجنة أفكاك والشركاء تقادياً لازدواجية الجهود وتعزيز الشفافية في استخدام الموارد التي التزم بتقديمها في إطار خطة السلامة؛
- (هـ) أن تشجع الأقاليم الأخرى على النظر في اعتماد نهج مماثل "للخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" لمعالجة الثغرات والتحديات المتعلقة بالسلامة.

٢٧- وأُحيط علماء بأنه جرى أيضاً تقديم ورقات المعلومات التالية: الورقة WP/77 Revision No. 1 [الاعتراف بالمكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC)] مقدّمة من الدول الأعضاء في "مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية"؛ الورقة WP/441 ("مساعدة مخصصة لهائتي") مقدّمة من كندا؛ الورقة WP/493 Revision No. 1 ("تجربة المساعدة الفنية لدول إقليم أمريكا الجنوبية في مجال أمن الطيران المدني") مقدّمة من فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)؛ الورقة WP/511 ("تمويل أندونيسيا للتدريب في مجال الطيران") مقدّمة من أندونيسيا.

المناقشة

٢٨- أعرب مندوبو جمهورية كوريا والسويد وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) عن دعمهم لورقة العمل WP/4 (المجلس). وبذلك، شدد مندوب جمهورية كوريا على أن تنفيذ الدولة للقواعد والتوصيات الدولية أمر لا بدّ منه لتحقيق تنمية الطيران المدني الدولي بما يتسم بالسلامة والأمن والاستدامة والكفاءة. وإذ شدد على أن دعم التنفيذ المقدم في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية، وفقاً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، ساهم بشكل كبير في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، فقد أكد مجدداً التزام جمهورية كوريا بالمساهمة باستمرار في الصناديق الطوعية للإيكاو، لا سيما تلك المتعلقة بالسلامة، وكفاءة وسعة الملاحة الجوية والأمن، لتمكين المنظمة من تحقيق أهدافها الاستراتيجية المعنية.

٢٩- وفي ضوء الترحيب بالتوصيات الواردة في ورقة العمل WP/4 ودعمها، لفت مندوب السويد الانتباه إلى ورقة العمل WP/107 Revision No. 1 ("دعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب")، المقدّمة من فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني"، من قبل "المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية" (يوروكنترول) وبرعاية مشتركة من نيوزيلندا وكندا، والتي نوقشت خلال نظر اللجنة التنفيذية في وقت سابق للبند

٢٠ من جدول الأعمال (EX/2). وأكد أن ورقة العمل تحتوي على عدد من الاقتراحات الملموسة لمواصلة تحسين تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وأوضح أهمية توطيد التعاون والتنسيق من أجل زيادة نجاح وفعالية سياسة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وبوجه خاص، أوصت ورقة العمل بأن تقوم الإيكاو، بالتعاون مع الشركاء والدول المستفيدة، بتنسيق مساعدتها الفنية وأنشطة التعاون الفني وبناء القدرات مع شركائها من أجل زيادة تأثيرها.

٣٠- واعترافاً بأهمية المساعدة الفنية وأنشطة بناء القدرات التي نفذتها الإيكاو خلال الفترة الثلاثية الحالية بالشكل المبين في ورقة العمل WP/4، والتي عززت سلامة وأمن الطيران، أعاد مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) التأكيد على رغبة دولته في المشاركة في هذه الأنشطة بالتنسيق مع مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الجنوبية (ليما). وأشار، في هذا السياق، إلى ورقة المعلومات WP/493 Revision No. 1 ("تجربة المساعدة الفنية لدول إقليم أمريكا الجنوبية في مجالات أمن الطيران المدني") والتي تناولت بالتفصيل المساعدة الفنية المتعلقة بأمن الطيران التي قدّمتها دولته، من خلال المكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية، إلى باراغواي وإكوادور وبوليفيا (دولة متعددة القوميات) وكولومبيا وغيانا خلال الفترة الثلاثية الحالية.

٣١- ورحب مندوب البرتغال، في معرض الإعراب عن دعمه للتوصيات الواردة في ورقة العمل WP/129 (كندا ونيوزيلندا)، بدور تنسيقي إقليمي في مسائل المساعدة الفنية لمكاتب الإيكاو الإقليمية تبادلاً لازدواجية الجهود. وأوضح أن المبادرات والإجراءات الواردة في ورقة العمل هي جزء من "الشراكة من أجل المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" التي أنشأتها الأمانة العامة وشجع الدول على تبادل مشاريعها وأنشطة الدعم مع البرنامج. وأكد مندوب البرتغال على أن دعم "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة" والعمل معها سيكونان أيضاً وسيلة لتقديم المساعدة الفنية للدول.

٣٢- وفي ضوء الموافقة أيضاً على ورقة العمل WP/129، اتفق مندوب أستراليا مع الجهات التي اشتركت في تقديمها على أن شبكة المكتب الإقليمي للإيكاو هي مسار أساسي للإيكاو لمساعدة الدول الأعضاء على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة وأعرب عن دعمه لزيادة مشاركة المكتب الإقليمي للإيكاو في مجال المساعدة الفنية، بما في ذلك توطيد التعاون والتنفيذ الفعال للأنشطة. وشدد على أن ذلك هام بشكل خاص في "إقليم آسيا والمحيط الهادئ" حيث تعمل الدول من أجل الوفاء بالتزامات "إعلان بيجين" الطموحة لعام ٢٠١٨، وستنظر قريباً في كيفية الاستجابة لتحليل احتياجات الطيران "للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ" حيث ناقشت ذلك سابقاً اللجنة التنفيذية في إطار البند ٢٠ من جدول الأعمال (EX/2). ووافق مندوب أستراليا على أن هناك أيضاً دوراً للدول الأعضاء وغيرها من الهيئات لتنسيق جهود المساعدة بما يضمن القيمة مقابل المبلغ وتحقيق نتائج إيجابية ومستدامة للدول الأعضاء. وتحقيقاً لهذه الغاية، واصل تشجيع الإيكاو على ضمان تزويد المكاتب الإقليمية بالموارد الكافية والمناسبة من أجل أن تكون في وضع أفضل لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في كل إقليم بأكمله.

٣٣- ومن خلال تقديم الدعم لورقة العمل WP/319 (لجنة أفكاك)، أكد مندوب إيطاليا أنه وفقاً لأهداف قرار الجمعية العمومية ٣٦-١، أثبتت "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" صحتها من خلال إحراز تقدم في جميع مجالات التركيز خلال الفترة الثلاثية الحالية. وإذ أكد أن الإنجازات كانت إيجابية للغاية، أشار إلى التحسن الكبير في جميع مؤشرات الأداء والتعزيز القابل للقياس في متوسط مستوى التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية لنظام مراقبة السلامة للدول. غير أن مندوب إيطاليا أحاط علماً بأنه لا تزال هناك احتياجات رئيسية للتدريب في مجالات مثل تنفيذ "برنامج السلامة الوطني" والقدرة على مراقبة السلامة. وفي ضوء ما ورد أعلاه، دعا الجمعية العمومية إلى دعم استمرار "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا". وأشار مندوب إيطاليا إلى أن دولته، بصفتها عضواً في الاتحاد الأوروبي، رحبت بتجديد تخصيص الموارد من جانب المفوضية الأوروبية إلى "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" للسنوات الثلاث المقبلة ودعا جميع الدول الأعضاء

وقطاع الطيران إلى تكثيف جهودها في هذا الصدد. وشدد على أن "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" هي مثال ملموس لمبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ويجب الحفاظ عليها.

٣٤- وأعرب مندوبو تشاد والسنغال والكونغو أيضاً عن دعمهم لورقة العمل WP/319. وبذلك، أعرب مندوب تشاد عن تقديره للمساعدة الفنية التي قدّمتها الإيكاو لدولته من خلال المكتب الإقليمي لغرب ووسط إفريقيا (داكار). وأكد مندوبو السنغال والكونغو على أهمية دعم الجمعية العمومية لاستمرار "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" وكذلك أهمية دعم الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية وشركاء قطاع الطيران "للخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" وما يتصل بذلك من مشاريع.

٣٥- ووافق مندوبو بوتسوانا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وتوغو على ورقة العمل WP/4 (المجلس) وورقة العمل WP/319 (لجنة أفكاك).

٣٦- ووافق مندوبو جنوب أفريقيا ونيكاراغوا وجنوب السودان ونيجيروا والإمارات العربية المتحدة وجمهورية تنزانيا المتحدة وبنغلاديش والصين على الأوراق الثلاث التي جرى تقديمها. وبذلك، أعرب مندوب جنوب أفريقيا عن دعمه لاستمرار برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية. ومع ذلك، وافق على أن غياب التنسيق في تقديم المساعدة الفنية المبينة في ورقة العمل WPs/129 (كندا ونيوزيلندا) وورقة العمل WP/139 (لجنة أفكاك) يمكن أن يؤدي إلى ازدواجية الجهود وإهدارها. وبالتالي، اتفق مندوب جنوب أفريقيا على أن هناك حاجة إلى التنسيق والقيادة من قبل الإيكاو، حيث تؤدي المكاتب الإقليمية دوراً رئيسياً في مسائل المساعدة الفنية بالشكل المقترح في ورقة العمل WP/129. كما وافق على الحاجة إلى تعزيز التدابير لتقييم جهود المساعدة الفنية ومساهماتها في النقل الجوي الدولي من خلال التأكد من أن مشاريع التنمية تشمل عنصر قياس الأداء بالشكل المقترح في ورقة العمل تلك. وإذ أبرز مندوب جنوب أفريقيا التنسيق بين الإيكاو و"لجنة أفكاك" في تنفيذ "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا"، فقد شكر المنظمين على المساعدة المقدّمة بموجب هذه الخطة.

٣٧- وأوضح مندوب نيكاراغوا أن "وكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران" قدّمت دعم التنفيذ المتعلق بالسلامة للدول في إقليمه. وأعرب عن تقديره لما يلي: المساعدة الفنية التي تقدّمها الإيكاو لجميع الدول في مجالات السلامة، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي والبيئة من أجل تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة، وكذلك أهداف الخطط العالمية؛ والدعم الذي قدّمته الإيكاو إلى "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" وما يتصل بذلك من مشاريع.

٣٨- وأكد مندوب الإمارات العربية المتحدة مجدداً على ضرورة قيام الإيكاو والدول الأعضاء وغيرها من الهيئات لضمان تزامن أنشطة المساعدة الفنية من أجل تعزيز فعاليتها. وأوضح أن دولة الإمارات العربية المتحدة مستعدة لتقديم دعم إضافي لبرنامج المساعدة الفنية للإيكاو، حيث تتماشى أنشطته بالكامل مع مبادرة المنظمة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٣٩- وأعرب مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة عن دعمه لبرنامج المساعدة الفنية للإيكاو وكذلك "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا". وبالنظر إلى التقدم الكبير المحرز في إطار تنفيذ "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا"، دعا إلى استمرارها وأكد أنها نموذج جيد كي تتبّع الأقاليم الأخرى لمعالجة أوجه القصور والتحديات في مجال السلامة.

٤٠- وأكد مندوب بنغلاديش مجدداً على الحاجة إلى تنسيق مختلف أنشطة المساعدة الفنية التي تقوم بها الإيكاو والدول الأعضاء وغيرها من الهيئات لضمان تلبية احتياجات الدول المستفيدة و"عدم ترك أي بلد عن الركب".

٤١- ووافق مندوب الصين على أهمية ضمان "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من خلال توفير المساعدة الفنية المنسقة. واتفق مع التعليقات التي أدلى بها مندوب أستراليا بشأن زيادة مشاركة مكاتب الإيكاو الإقليمية في مسائل المساعدة الفنية، بما في ذلك توطيد التعاون والتنفيذ الفعال للأنشطة، وهو أمر هام بشكل خاص في "إقليم آسيا والمحيط الهادئ" حيث تعمل الدول على الوفاء بالتزامات "إعلان بيجين" الطموحة لعام ٢٠١٨ وسينظر قريباً في كيفية الاستجابة لتحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ".

٤٢- وفي معرض تأييد ورقة العمل WP/129 (كندا ونيوزيلندا)، شدد المراقب من "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" على أن منظمته تدعم تعزيز برامج المساعدة الفنية وتبقى على استعداد لتقديم المساعدة حيثما أمكن ذلك. وفي سياق تأييده لورقة العمل WP/319 (لجنة أفكاك)، أحاط علماً بأن "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" تعتبر أن "الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" تنطوي على أهمية قصوى في تعزيز سلامة الطيران في الإقليم الأفريقي وأوضح أنها تساعد حالياً على تنفيذها وستواصل القيام بذلك.

٤٣- وفي معرض تلخيص المناقشة عن المساعدة الفنية، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية أحاطت علماً من خلال ورقة العمل WP/4 (المجلس) بدعم التنفيذ المقدم من الإيكاو في إطار برنامجها للمساعدة الفنية خلال الفترة الثلاثية الحالية والتي تغطي جميع الأهداف الاستراتيجية وشجع الدول على مواصلة دعم عمل الإيكاو بالشراكة مع جميع الجهات المعنية. واستنتجت اللجنة أن الدعم والمساهمات المستمرة المقدمة من الدول وقطاع الطيران تؤدي دوراً رائداً في رفع مستوى نظام الطيران للدول ومعالجة أوجه القصور الرئيسية والشبكة مثل "الشواغل البارزة في مجال السلامة" و"الشواغل البارزة في مجال الأمن". وفي هذا الصدد، حثت الجمعية العمومية على دعم ومواصلة المساهمة في برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية لصالح الدول المحتاجة إلى المساعدة.

٤٤- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/129 (المقدمة من كندا ونيوزيلندا) والتي دعت إلى تعزيز وتنسيق جهود المساعدة الفنية وزيادة مشاركة المكاتب الإقليمية في المسائل المرتبطة بالمساعدة الفنية، لاسيما فيما يخص المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ كما أكدت على ذلك بعض الدول، أقرت اللجنة التنفيذية بأهمية اتباع نهج منسق ومتزامن من جانب جميع الجهات المعنية بما في ذلك الإيكاو فيما يخص أنشطة المساعدة الفنية المصممة للدول. ووافقت على التوصيات الواردة في ورقة العمل والتي من شأنها تعزيز المساعدة الفنية للدول بطريقة تتسم بالسلامة والأمن والاستدامة والكفاءة. كما أقرت اللجنة التنفيذية بالمنافع المحققة من أنشطة المساعدة الفنية وكذلك من "الشراكة من أجل تقديم المساعدة في مجال تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" و"المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية".

٤٥- وبالنسبة لورقة العمل WP/319 (المقدمة من لجنة أفكاك)، أشارت اللجنة التنفيذية إلى الإنجازات التي تحققت في تحسين السلامة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي من خلال تنفيذ "الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" خلال الفترة الثلاثية الحالية. ودعمت استمرار "الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" خلال الفترة الثلاثية المقبلة بناءً على الإنجازات المسجلة حتى الآن ليس للحفاظ على التقدم المحرز فحسب، بل أيضاً لتعزيز سلامة الطيران في الإقليم.

خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا

٤٦- قَدَمَ مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) ورقة العمل WP/63 (تقرير مرحلي عن تنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا") التي شددت على أن التهديد باحتمال القيام بأفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني لا يزال قائماً في ضوء وجود جماعات إرهابية وعمليات إرهابية نشطة في الإقليم الأفريقي. ورَكَزَت ورقة العمل كذلك على أنه بالرغم من المستوى العام للتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية أوضح إحراز تقدّم في السنوات الثلاث الأخيرة كما أثبتت ذلك نتائج "برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر"، إلا أنه ينبغي القيام بالكثير لتحقيق الأهداف المنصوص عليها في "الخطة العالمية لأمن الطيران" وما يتصل بها من خطط إقليمية.

٤٧- وأوضحت ورقة العمل أن "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" أحرزت تقدماً كبيراً منذ إنشائها في عام ٢٠١٥ في مابوتو بموزامبيق، تحت إشراف "اللجنة التوجيهية" بمساعدة الأمانة العامة للإيكاو. كما قدّمت التقدّم المحرز في تنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" وبرنامج عملها منذ آخر دورة للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦ واقترحت إدخال أحدث المعلومات على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٨ في ضوء أهمية "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" في تعزيز أمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا بشكل مستدام. وشددت ورقة العمل على أن المرحلة القصيرة الأجل للخطة المذكورة قد انتهت في ٢٠١٧/١٢/٣١ بعد أن حققت إلى حد كبير الأنشطة والأهداف المزمعة وشكّلت محفلاً جيداً لتنفيذ المرحلتين المتوسطة الأجل والطويلة الأجل (٢٠١٨-٢٠٢٠ و ٢٠٢١-٢٠٢٣، على التوالي). غير أنها أكدت على أن "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" لا تزال تواجه تحديات التمويل التي قد تعوق قدرتها على تحقيق جميع أهداف هذه الخطة والتنفيذ الكامل لأهداف إعلان ويندهوك و"الخطة العالمية لأمن الطيران". وبالتالي، جرى حتّ الدول والشركاء الإنمائيين وقطاع الطيران بقوة على مواصلة تقديم المساهمة المالية و/أو العينية وكذلك تقديم الدعم لتنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" الهامة. كما ينبغي النظر في دعم تنفيذ الخطة وتمويلها في إطار ميزانية البرنامج العادي لضمان آلية تمويل مستدامة.

٤٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/63 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تستعرض التقدّم المحرز في تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٨ بشأن "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" بالشكل المبين في الورقة؛
- (ب) أن تدعم التنفيذ المستمر لخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛
- (ج) أن تعتمد قرار الجمعية العمومية المستحدث المقترح بشأن "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" بالشكل المبين في المرفق (ج) بالورقة؛
- (د) أن تحثّ الدول على تقديم مساهمات مالية وعينية و/أو غيرها من المساهمات من أجل تنفيذ هذه الخطة؛
- (هـ) أن تحثّ الدول على تنسيق جهود وأنشطة المساعدة في إطار "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" وتبادل المعلومات وفقاً لهذه الخطة فيما يخص أنشطة هذه الدول في مجال المساعدة.

٤٩- بالنيابة عن ٥٤ دولة من الدول الأعضاء في لجنة أفكاك، قَدَمَ مندوب زامبيا ورقة العمل WP/288 Revision No. ("دعم استمرار "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا") التي أبرزت ودعمت التقدّم المحرز والإنجازات الكبيرة في تنفيذ برنامج عمل "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" منذ إطلاقها في عام ٢٠١٥، بما في ذلك تحقيق إعلان وأهداف ويندهوك وإنشاء "برنامج أفريقيا الإقليمي للتعاون بين الخبراء في مجالي الأمن والتسهيلات" (AFI-CES)، كما أوضحت ورقة العمل وجود تعاون وتآزر إقليميين بين الإيكاو و"لجنة أفكاك" لحلّ "الشواغل البارزة في مجال الأمن" للدول الأفريقية.

٥٠- وأكدت الورقة أن أحد التحديات الرئيسية التي تواجه تنفيذ برنامج عمل "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" وتوصيات وقرارات اللجنة التوجيهية يتمثل في نقص التمويل والحد الأدنى من الموارد المتاحة لتحقيق الأهداف المحددة. وأشارت إلى أن نتائج عمليات التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" والمداولات خلال مختلف الاجتماعات الإقليمية أفادت بأنه لا يزال هناك بعض العمل الذي ينبغي القيام به وأكدت أنه بفضل التمويل المستدام يمكن تحقيق أهداف "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" على الوجه الأكمل.

٥١- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/288 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحتّ الإيكاو على مواصلة دورها القيادي ودعم "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا"؛
- (ب) أن تحيط علماً بقرارات اللجنة التوجيهية للخطة المذكورة وقرار المديرين العامين للطيران المدني في أفريقيا عن إنشاء وتشغيل وتمويل "برنامج أفريقيا الإقليمي للتعاون بين الخبراء في مجالي الأمن والتسهيلات"؛
- (ج) أن تحيط علماً بالحاجة إلى تعزيز وتنسيق بعثات المساعدة الفنية في أفريقيا من خلال "برنامج أفريقيا الإقليمي للتعاون بين الخبراء في مجالي الأمن والتسهيلات" والتعاون في العمل تبادلياً لازدواجية الجهود الرامية إلى مساعدة الدول الأفريقية على تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" والأهداف الإقليمية؛
- (د) أن تشجع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والشركاء على المساهمة في دعم أنشطة "برنامج أفريقيا الإقليمي للتعاون بين الخبراء في مجالي الأمن والتسهيلات".

المناقشة

٥٢- أعرب جميع المندوبين الذين أخذوا الكلمة عن دعمهم لورقة العمل WP/63 (المجلس) وورقة العمل WP/288 Revision No.1 (لجنة أفكاك). وبذلك، أشار مندوب نيجيريا إلى التقدم الكبير المحرز من خلال تنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" وكرر الدعوة إلى استمرار المساعدة من الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والشركاء لدعم البرنامج.

٥٣- وأشار مندوب إيطاليا إلى أن بلاده تُرحب بالتقدم المحرز في تنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" وتؤيد عملها الجاري. وأقرت إيطاليا بالتأثير الإيجابي للخطة على نُظُم أمن الطيران، وتحسين الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة الواردة في الملحق السابع عشر — "الأمن" والملحق التاسع — "التسهيلات" والمساعدة على تعزيز مستوى أمن الطيران العالمي. واعتبرت إيطاليا أن جميع أنشطة بناء القدرات في مجالي الأمن والتسهيلات المنفذة في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تُعتبر إيجابية وهنأت الإيكاو على دورها الهام في تنسيق هذه المبادرات. وللحفاظ على الزخم، أبدت إيطاليا قرار الجمعية العمومية المستحدث المقترح بشأن "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" بالشكل المبين في المرفق (ج) بورقة العمل WP/63 (المجلس). ووافق مندوب نيكاراغوا بالمثل على قرار الجمعية العمومية المذكور.

٥٤- وفي ضوء تقديم الشكر للدول والجهات المعنية التي ساهمت في تنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا"، شدّد مندوب جنوب أفريقيا على أن الخطة هي مشروع هام يحتاج إلى الدعم لأنه سيؤدي إلى تحسين

التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر والملحق التاسع في القارة الأفريقية. وشدد على أنه لتنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" لابد من النظر في استدامة التدابير التي اتخذتها الدول الأفريقية بموجبها.

٥٥- وأعرب مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة عن مُشاطرته هذا الرأي. وأعرب عن تقديره للدور القيادي للإيكاو ودعمها "لخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" ووافق على قرار الجمعية العمومية المستحدث المقترح "لخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" بالشكل المبين في المرفق (ج) بورقة العمل WP/63 (المجلس).

٥٦- وفي ضوء التشديد على أن أفعال التدخل غير القانوني ضد الطيران المدني قد أثرت على جميع الدول، أكد مندوب موزامبيق دعم دولته المستمر لـ"خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا". وبالإشارة إلى الفقرة ٣-٤ من ورقة العمل WP/288 Revision No. 1 (لجنة أفكاك)، أكد مجدداً على الحاجة إلى تنسيق مختلف أنشطة المساعدة الفنية في "إقليم أفريقيا والمحيط الهندي" وتوطيد التعاون بين الجهات المعنية والشركاء لتحسين الموارد المتاحة وخفض ازدواجية الجهود.

٥٧- وفي ضوء التأثير الإيجابي الذي أحدثته تنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" على الوضع الأمني للدول الأفريقية، كرر مندوب السنغال الدعوة الواردة في ورقة العمل WP/288 Revision No. 1 إلى الإيكاو لمواصلة أداء دورها القيادي ودعمها لهذه الخطة.

٥٨- وأشار مندوب مالي إلى أنه يؤيد بالكامل الإجراءات المقترحة في ورقتي العمل في ظل التهديد الإرهابي المستمر في "إقليم أفريقيا والمحيط الهندي".

٥٩- ولدى الإعراب عن دعم ورقة العمل WP/288 Revision No. 1 (لجنة أفكاك)، أشاد المراقب من "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" بتنسيق جهود المساعدة والأنشطة داخل أفريقيا، والتي كانت "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" مثلاً رئيساً لها. وشجّع الإيكاو والدول على تقديم أقصى قدر من الدعم "لخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" لضمان استمرار تقدمها ونجاحها.

٦٠- وفي معرض تلخيص المناقشة عن "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا"، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية أحاطت علماً بالتقدم المحرز في تنفيذ الخطة المقّمة في ورقة العمل WP/63 (المجلس). وأكدت اللجنة على ما يلي: أهمية إنشاء آليات إقليمية لمواجهة تحديات أمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛ والحاجة إلى تعزيز وتنسيق بعثات المساعدة الفنية المنسقة في أفريقيا من خلال "برنامج أفريقيا الإقليمي للتعاون بين الخبراء في مجالي الأمن والتسهيلات" والتعاون معاً على تقادي ازدواجية العمل فيما يخص مساعدة الدول الأفريقية مع العمل في الوقت ذاته على تنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" والأهداف الإقليمية والجهود المبذولة لزيادة الالتزام السياسي. ووافقت اللجنة التنفيذية على اقتراح المجلس بتحديث قرار

٣٨-٣٩ بشأن "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" وحثت الدول الأعضاء في "إقليم إفريقيا والمحيط الهندي" على الالتزام بتحقيق أهداف وغايات "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا". وأشارت كذلك إلى ضرورة مواصلة استراتيجية تعبئة الموارد بالاقتران بالحملة التي قام بها مجلس الإيكاو والأمانة العامة للإيكاو لزيادة الموارد المالية لضمان وجود آلية تمويل مستدامة لتنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" بفعالية.

٦١- وفيما يتعلق بورقة العمل رقم WP/288, Revision No. 1 (لجنة أفكاك)، أشادت اللجنة التنفيذية بالتقدم المحرز في تنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا". وبوجه خاص، شددت اللجنة التنفيذية على أهمية إنشاء "برنامج خبراء التعاون الأمني في مجال الأمن والتسهيلات" كأداة لتقديم المساعدة إلى الدول الأفريقية، ودعمت تنفيذ برنامج العمل، أي مساهمة فريق من الخبراء في أنشطة "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا" في مساعدة الدول الأعضاء في "لجنة أفكاك" من خلال بعثات فنية بشأن "الشواغل البارزة في مجال الأمن" الحالية أو المحتملة وغيرها من أوجه القصور في أمن الطيران والتسهيلات.

البند ٢٤ من جدول الأعمال: التعاون الفني – السياسات والأنشطة

٦٢- نظرت اللجنة التنفيذية في البند ٢٤ من جدول الأعمال بناءً على ورقة أساسية واحدة قدمها المجلس هي ورقة العمل WP/66 ("السياسات والأنشطة بشأن التعاون الفني خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨").

٦٣- وقدم مدير إدارة التعاون الفني (D/TCB) ورقة العمل WP/66 التي عرضت لمحة عامة عن أنشطة برنامج الإيكاو للتعاون الفني المنفذة خلال الفترة الثلاثية الحالية وأحدث المعلومات عن تنفيذ سياسات الإيكاو واستراتيجيتها في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية. وإذ أشارت ورقة العمل إلى أن برنامج التعاون الفني هو أحد الأنشطة الدائمة ذات الأولوية للإيكاو، فقد قدمت أيضاً، في المرفق (أ)، تحليلاً لنتائج الأداء المالي والتشغيلي للبرنامج خلال الفترة الثلاثية ونتائج صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية للفترة الثلاثية في المرفق (ب) وموجزاً للإنجازات حسب الهدف الاستراتيجي في المرفق (ج). كما قدمت الورقة معلومات عن التطورات الهامة داخل "إدارة التعاون الفني" خلال الفترة الثلاثية المذكورة والتي عززت التزام الإيكاو بالتحسين المستمر لدور الإدارة المذكورة كمزود للخدمات ذات القيمة المضافة، بما في ذلك الانتقال الناجح لنظام إدارة الجودة إلى معيار التوحيد القياسي ISO 9001:2015 والتطوير المستمر لـ "نظام إدارة أساليب العمل" (BPMS) فيما يخص تطبيق التشغيل الآلي على العمليات واستخدامها على النحو الأمثل لتسهيل الرصد في الوقت الفعلي، وإعداد تقارير مفصلة عن جميع المشاريع الجارية. كما أشارت الورقة إلى موافقة المجلس على "سياسة الإيكاو بشأن جزاءات البائعين"، وتعزيز الإشراف على أنشطة المشتريات، وقدمت تقريراً عن وضع "خطة التواصل مع المواهب" لمعالجة النقص الحالي في الكفاءات الأساسية في مجال الطيران، ومواصلة تنفيذ "برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران".

٦٤- وعلى المستوى الاستراتيجي، شددت الورقة على تطوير "عملية ضمان الجودة" بمشاركة الإدارات المعنية ووظائف النوعية الجديدة المُسندة إلى المكاتب الإقليمية كنتيجة لاستعراض شامل للآليات المؤسسية والإدارية الموجودة التي تحكم توفير التعاون الفني والمساعدة الفنية في الإيكاو. وأبرزت أيضاً موافقة الإيكاو على إدراج "مكتب التدريب العالمي على الطيران" في هيكل "إدارة التعاون الفني" ومواءمة أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية التي ينبغي تنفيذها بحلول نهاية عام ٢٠٢٠.

٦٥- وعلى المستوى التشغيلي، أكدت الورقة أن أولوية برنامج التعاون الفني للإيكاو لا تزال قائمة لتعزيز التنسيق العالمي لتنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية" للإيكاو بحيث تستفيد جميع الدول من المنافع الاجتماعية الاقتصادية الكبيرة للنقل الجوي الذي يتسم بالسلامة والموثوقية والاستدامة. وأكدت أيضاً أن الأمانة العامة ستبذل جهوداً متضافرة لتقديم الدعم للبلدان النامية من خلال برنامج التعاون الفني للإيكاو في إطار مبادرة المنظمة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٦٦- بالإضافة إلى ذلك، اقترحت الورقة إدخال تحديث طفيف على قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية" لمراعاة التغييرات التحريرية المطلوبة لكي تعتمده الجمعية العمومية.

٦٧- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/66 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تُدكر الدول الأعضاء التي تفكر في إعداد أو تحسين البنى الأساسية للطيران المدني لديها، بأن تراعي مزايا استخدام "برنامج الإيكاو للتعاون الفني" في مشاريعها في مجال الطيران المدني؛
- (ب) أن تحث الدول الأعضاء، عند تنفيذ مشاريع تطوير الطيران المدني بواسطة الإيكاو، على إيلاء الأولوية للنتائج والتوصيات المنبثقة عن "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران" وغير ذلك من المصادر، كالاستنتاجات والقرارات الصادرة عن "المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ" و"المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية"، بهدف معالجة أوجه القصور وحلّ الشواغل البارزة في مجال السلامة و"الشواغل البارزة في مجال الأمن"، واعتنام الفرص للتحسين في جميع مجالات الطيران المدني، مع العمل في الوقت ذاته على تقديم المساهمة المباشرة لتحقيق جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛
- (ج) أن تحث الدول الأعضاء على توفير موارد مالية وبشرية دائمة من خلال "برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران"، من أجل تطوير قدرات الدول المستفيدة في مجال تنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية" للإيكاو وكذلك تعزيز نموها وقدرتها على الاعتماد على النفس؛
- (د) أن تطلب إلى الأمانة العامة مواصلة إنكفاء ووعي الدول وهيئات قطاع الخاص والجهات المانحة بمزايا الاستعانة بالإيكاو لتنفيذ مشاريع بناء القدرات ووضع البنى الأساسية في مجال الطيران المدني؛
- (هـ) أن تعتمد "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجالي التعاون الفني والمساعدة الفنية" بصيغته المنقحة الواردة في المرفق (د)، الذي يحلّ محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦.

٦٨- وأُحيط علماً بأنه جرى تقديم ورقة المعلومات التالية: WP/109 (النتائج الرئيسية للمشروع الإقليمي ICAO-IAC في العشرين سنة الماضية) التي قدّمتها "لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة".

المناقشة

٦٩- فيما يتعلق بورقة العمل WP/66 (المجلس)، لفتت مندوبية البرتغال الانتباه إلى ورقة العمل WP/107 Revision No. 1 (دعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب")، التي قدّمتها فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيها وغيرها من الدول، والدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" من خلال يوروكنترول وبرعاية مشتركة من نيوزيلندا وكندا، والتي نوقشت أثناء نظر اللجنة التنفيذية في وقت سابق في البند ٢٠ من جدول الأعمال (EX/2). وأخذت علماً بأن ورقة العمل تلك دعت إلى تنسيق أفضل لجميع أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية لتعزيز الكفاءة وتجنب أوجه التداخل. كما أوضحت الحاجة إلى تنسيق هذه الأنشطة مع الجهات المانحة من خلال "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية"، ضمن أمور أخرى.

٧٠- وذكّرت مندوبية البرتغال بأن فقرة الإجراءات ب) من ورقة العمل WP/66 حثت الدول الأعضاء، عند تنفيذ مشاريعها لتمتية الطيران المدني من خلال الإيكاو، على إعطاء الأولوية لنتائج وتوصيات "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران"، وكذلك استنتاجات وقرارات "المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ" و"المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية"، من بين أمور أخرى. وأكدت مندوبية البرتغال أنه في حين اتفق مُعدّو ورقة العمل WP/107 Revision No. 1 والجهات التي اشتركت في تقديمها على ضرورة استخدام نتائج وتوصيات "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" كنقطة انطلاق في هذه المشاريع، فقد أوصوا باتباع نهج أكثر واقعية يتناول الموارد البشرية والبنى الأساسية الإدارية للطيران

المدني للدول حيث من المرغوب فيه بناء نُظْم متماسكة لمراقبة السلامة تتّسم بالاستدامة والقابلية للتكيف. وأيدوا التركيز على تنفيذ أولويات السلامة بالشكل الذي تحدده "المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ" و"المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية". وطلبت مندوبة البرتغال النظر في إبراز هذه التوصيات في "البيان الموحد بسياسات الإيكاو بشأن التعاون الفني والمساعدة الفنية" بصيغته المنقّحة المقترحة والوارد في المرفق (د) بورقة العمل WP/66.

٧١- وأعرب مندوبو كولومبيا ونيكاراغوا والمكسيك وأوروغواي وجمهورية كوريا وبنما وكوبا وبيرو وأسبانيا وكوستاريكا وغواتيمالا عن دعمهم لورقة العمل WP/66 (المجلس). وبذلك، أعرب مندوب كولومبيا عن تقديره للعمل الفعال الذي قامت به "إدارة التعاون الفني" في تنفيذ برنامج الإيكاو للتعاون الفني خلال الفترة الثلاثية الحالية.

٧٢- وأثنى مندوب نيكاراغوا على الشكل المحسّن للورقة، التي قدّمت وصفاً أكثر تفصيلاً لتنفيذ سياسات الإيكاو واستراتيجيتها للتعاون الفني والمساعدة الفنية أكثر من السابق.

٧٣- وفي معرض التأكيد على أن "إدارة التعاون الفني" تتمتع بسمعة ممتازة، أكد مندوب المكسيك أن دولته راضية تماماً عن الخدمات التي تقدّمها. وأيدت المكسيك الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/66، بما في ذلك اعتماد البيان الموحد المنقّح المقترح، وشجعت الدول التي لم تستخدم بعد برنامج الإيكاو للتعاون الفني على القيام بذلك.

٧٤- وفي معرض الإشارة إلى أن دولة أوروغواي تدعم البرنامج، أبرزت مندوبة أوروغواي مشروع التعاون الفني المنفذ بموجبه في الفترة ٢٠١٨-٢٠١٩ فيما يخص إعداد "الخطة الرئيسية للطيران المدني" (CAMP) لأوروغواي لتوجيه تحديث نظام الطيران المدني (المشروع URU17801). ورأت أوروغواي أن الاستراتيجية المطروحة في ورقة العمل WP/66 ستضع "إدارة التعاون الفني" في وضع أفضل لتلبية الاحتياجات والمتطلبات المستقبلية للدول الأعضاء.

٧٥- وأوضح مندوب جمهورية كوريا أن دولته تدعم "برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران" وأنها ملتزمة بالمشاركة المستمرة في صناديق التبرعات التابعة للإيكاو مثل "صندوق سلامة الطيران" للإيكاو (SAFE) و"صندوق أمن الطيران" (AVSEC) لدعم تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للمنظمة.

٧٦- وأكد مندوب بنما أن دولته تدعم التعاون الفني للإيكاو وأنشطة المساعدة الفنية بالشكل المبين في ورقة العمل WP/66 لأنها تعزز قدرة الدول على تنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية"، والتي كانت أساسية لضمان نظام نقل جوي يتّسم بالسلامة والموثوقية والاستدامة.

٧٧- وأكد مندوب كوريا أن التعاون الفني والمساعدة الفنية عنصران مهمان للغاية وأن الدول يمكن أن تستفيد من ذلك بكثير.

٧٨- وفي معرض الإقرار بالجودة العالية للخدمات التي تقدّمها "إدارة التعاون الفني"، أكد مندوب بيرو على الحاجة إلى متابعة عملية التحسين المستمر في ظل "نظام إدارة الجودة" لديها بالشكل المبين في الفقرة ١-٦ بورقة العمل WP/66.

٧٩- ولاحظ مندوب أسبانيا أن تقديم التعاون الفني والمساعدة الفنية يشكل إحدى الوظائف الرئيسية الثلاث للإيكاو، والوظيفتان الأخريان هما وضع المعايير وإجراء عمليات التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"

و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران". وأشار، مع ذلك، إلى أن الجمعية العمومية تنظر في التعاون الفني والمساعدة الفنية في إطار بندين منفصلين من جدول الأعمال، وأوضح أهمية تناول الإيكاو لهاتين المسألتين بطريقة منسقة.

٨٠- وفي معرض الإشادة بأنشطة برنامج التعاون الفني التي نفذتها "إدارة التعاون الفني" خلال الفترة الثلاثية الحالية بالشكل المفصل في ورقة العمل WP/66، شجع مندوب كوستاريكا الإيكاو على مواصلة تعزيز خدمات "إدارة التعاون الفني"، بما في ذلك من خلال المكاتب الإقليمية التي عملت بشكل وثيق مع سلطات الطيران المدني في الدول.

٨١- وشجع مندوب غواتيمالا "إدارة التعاون الفني" على مواصلة تقديم الدعم للدول في إطار برنامج التعاون الفني للإيكاو، لا سيما البلدان النامية في إقليمه (إقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي).

٨٢- وأشار مدير إدارة التعاون الفني إلى أن الأمانة العامة ستنظر في سبل تعزيز التنسيق بين التعاون الفني والمساعدة الفنية من أجل زيادة الكفاءة والفعالية، مع مراعاة التعليقات المقّمة. وشدد على أن الأمانة العامة قد رحبت بفرصة العمل مع الدول لتقديم حلول طويلة الأمد لنتائج "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران" وكذلك تعزيز قدراتها على الإشراف.

٨٣- وشكرت الأمانة العامة الدول الأعضاء على ثقتها في "إدارة التعاون الفني" لتنفيذ مشاريع الطيران المدني لديها وعلى إعرابها عن رضاها عن خدمات "إدارة التعاون الفني". وفي معرض الإشارة إلى التدابير المنفذة خلال الفترة الثلاثية الحالية لتعزيز الجودة والمساءلة للمشاريع التي نفذتها "إدارة التعاون الفني"، أعربت عن ثقتها في تحقيق نتائج أفضل في الفترة الثلاثية المقبلة فيما يخص تقديم الخدمات إلى الدول.

٨٤- وفي معرض الإشارة إلى أن "مدير إدارة التعاون الفني" الذي جرى تعيينه حديثاً قد أدخل مفهوم تبسيط أنشطة "إدارة التعاون الفني"، أوضحت الأمانة العامة أن عدداً من المبادرات في طور التنفيذ. وأبرزت، في هذا الصدد، التنفيذ المرتقب لمنصة إلكترونية متاحة للدول يُمكن أن تسهل الرصد المالي والتشغيلي في الوقت الفعلي لمعالم المشروع وبالتالي تعزيز الشفافية للدول المستفيدة والجهات المانحة. وأوضحت الأمانة العامة أنه، بناءً على الخبرة المكتسبة، تُخطط الأمانة العامة لاستكشاف إعداد منصة إلكترونية مماثلة للتبرعات في الفترة الثلاثية المقبلة من أجل زيادة الشفافية.

٨٥- وفي معرض تلخيص المناقشة، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية أحاطت علماً بأن أداء برنامج التعاون الفني للإيكاو في الفترة المشمولة بالتقرير ٢٠١٦-٢٠١٨ قد حظي بالاهتمام المستمر للدول والجهات المانحة والقطاع الخاص، مع تنفيذ أنشطة البرنامج بقيمة ما مجموعه ٣٥٦,٢ مليون دولار أمريكي وتنفيذ ما متوسطه ١٠٧ برنامجاً سنوياً في أكثر من ١٣٨ دولة و ١٠ منظمات دولية في جميع الأقاليم. ومن الناحية التشغيلية، اضطلع البرنامج بدور هام في توفير الدعم للدول الأعضاء، من خلال إيفاد ١,٠٦١ خبيراً دولياً ميدانياً، وتعيين ٢,٥٦٦ خبيراً على المستوى الوطني، وتوفير التدريب إلى ١٩,٥٦٥ من موظفي الطيران المدني وشراء معدات رئيسية في مجال الطيران المدني بمبلغ قدره ٢١٧,٣ مليون دولار أمريكي.

٨٦- ومما شجّع اللجنة التنفيذية الجهود التي بذلتها "إدارة التعاون الفني" في الفترة الثلاثية لتعزيز تقديم الخدمات من خلال زيادة الشفافية والمساءلة وبلوغ أعلى معايير الجودة تحقيقاً لمصالح الدول الأعضاء. ومن الأمور التي تتطوي على أهمية خاصة في هذه الفترة انتقال نظام إدارة الجودة لدى الإدارة إلى معيار التوحيد القياسي ISO 9001:2015 وإنشاء عملية محسنة لضمان الجودة في مجال التعاون الفني ومشاريع المساعدة الفنية، من خلال تعزيز نطاق الأنشطة، وإعادة إسناد الأدوار

والمسؤوليات ومشاركة الجهات المعنية الرئيسية في الإيكاو وتحديد دور جديد في مجال التوعية للمكاتب الإقليمية. وأبلغت اللجنة التنفيذية بأن من المزمع إنشاء منصة إلكترونية متاحة للدول، مما ييسر رصد معالم المشروع في الوقت الفعلي مالياً وتشغيلياً.

٨٧- واعترافاً من اللجنة بأهمية تبادل المعلومات وتحديد أولويات الاحتياجات وتعبئة الموارد لتنفيذ أنشطة بناء القدرات، أوصت اللجنة التنفيذية بأن تشجع الجمعية العمومية الدول والمنظمات الدولية والجهات المانحة على توحيد جهودها في تقديم الدعم الهادف للأقاليم أو الدول من خلال مبادرات تعاونية مثل "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" ودعمت اقتراحاً يقضي بالتنسيق والإشراف المركزيين داخل الإيكاو.

٨٨- وبالنظر إلى وظائف الإيكاو في مجال وضع القواعد والتدقيق والدعم الفني، أقرت اللجنة التنفيذية بأن هناك حاجة إلى المزيد من المواءمة بين أنشطة المساعدة الفنية وأنشطة التعاون الفني للتأكد من اتباع نهج متسق ومنسجم وكفء بين مختلف الأطراف داخل المنظمة التي تشارك في دعم التنفيذ، وبالتالي تجنب ما لا داعي له من الازدواجية وتضارب المصالح والمنافسة على موارد محدودة.

٨٩- وأقرت اللجنة التنفيذية بأنه لا تزال الأولوية لتعزيز الاتساق العالمي في تنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية"، بحيث يتسنى لجميع الدول الاستفادة من الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي الذي يتسم بالسلامة والموثوقية والاستدامة. وستبذل الأمانة العامة جهوداً متضافرة لتقديم الدعم للبلدان النامية من خلال برنامج التعاون الفني للإيكاو في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". ولذلك فقد أوصت اللجنة التنفيذية بأن تواصل الجمعية العمومية دعم البرنامج من خلال إدراك أهميته لأنشطة التعاون وبناء القدرات التي تركز على مساعدة الدول في تحسين نظم الطيران المدني والبنى الأساسية المعنية، وكذلك تعزيز قدراتها في مجال الموارد البشرية.

٩٠- ودعت اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية إلى اتخاذ الإجراءات التي اقترحتها المجلس في ورقة العمل WP/66 (انظر الفقرة ٦٧ أعلاه)، بعد توسيع نطاقها لتشمل الفقرة الجديدة التالية الواردة في الإجراءات (ه): "يُطلب إلى الأمانة العامة تحسين التنسيق والمواءمة بين أنشطة المساعدة الفنية والتعاون الفني لضمان اتباع نهج متسق ومنسجم وكفء بين مختلف الأطراف داخل المنظمة والمعنية بدعم التنفيذ، وبالتالي تجنب ما لا داعي له من الازدواجية وتضارب المصالح والمنافسة على موارد محدودة". وبذلك، وافقت اللجنة التنفيذية على إحالة القرار المنقح "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية"، لكي تعتمده الجلسة العامة، حسبما ورد في المرفق (د) بورقة العمل WP/66، والذي حلّ محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦، بعد النظر في التغييرات المقترحة من مندوب البرتغال (انظر الفقرة ٧٠ أعلاه).

البند ٢٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

٩١- بدأت اللجنة التنفيذية النظر في البند ٢٦ من جدول الأعمال. وركزت المناقشات على مسائل الفضاء التجاري والابتكار، والتي جرى توثيقها في ورقتي عمل رئيسيتين قدمهما المجلس، وهما الورقتان WP/15 و WP/14، والورقات المعنية المقدّمة من الدول والمنظمات الدولية.

الفضاء التجاري

٩٢- قدّم رئيس "قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية" ورقة العمل WP/15 (تقرير عن النقل الفضائي التجاري) التي قدّمت لمحة عامة عن وجود "النقل الفضائي التجاري" ومدى ارتباطه بقطاع النقل الجوي الحالي. وأكدت الورقة أنه بالرغم من أن عمليات "النقل الفضائي الجوي" لم تُنفَّذ بعد بانتظام، فمن المهم النظر في تطورها ورصدها لأنها قد تصبح منتظمة خلال العقد المقبل، ووصفت الأعمال ذات الصلة التي اضطلعت بها بالفعل الإيكاو. وأبرزت أن "المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" قد نظر في المسألة (AN Conf/13)، مع إيلاء اهتمام خاص للمجالات التي يتداخل فيها القطاعان. ونظراً لأن المسألة العامة لا تتسم بطابع فني بحت، فمن المهم إعادة التأكيد على نتائج هذا المؤتمر على مستوى السياسة العامة. وتحقيقاً لهذه الغاية، دُعيت الجمعية العمومية إلى النظر في مشروع القرار بشأن "النقل الفضائي الجوي" الوارد في المرفق بورقة العمل WP/15 واعتماده. وجرى التأكيد أن الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه ستخضع للموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية.

٩٣- وقدّم المراقب من الأياتا ورقة العمل WP/126 ("تكامل عمليات الفضاء التجارية")، التي قدّمتها "الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية" والأياتا. وأشارت ورقة العمل إلى أن التطورات في مجال السفر الفضائي التجاري وتوقعات النمو للحركة الجوية والعمليات الفضائية التجارية قد أثارت شواغل كبيرة داخل أوساط الطيران. وأوضحت أن طبيعة عمليات إطلاق المركبات الفضائية التجارية واستعادتها ستؤدي إلى إغلاق أحجام كبيرة من المجال الجوي لفترات متفاوتة، وشدّدت على أنه لا ينبغي بالتالي اعتبار هذه العمليات مقبولة في ضوء النمو المتوقع في كلا المجالين. وأكدت أيضاً على أنه في حالة عدم حدوث أي تغيير، فمن شأن ذلك أن يعوق العمليات ذات الكفاءة ويؤثر بشكل غير متناسب على الطيران التجاري وغير ذلك من مستخدمي المجال الجوي. بالإضافة إلى ذلك، فإن الأسلوب الذي اتُبع في فرض قيود المجال الجوي فيما يخص هذه العمليات أحدث اختلالاً في التوازن، مما أدى إلى تعزيز قطاعات مقارنةً بقطاعات أخرى. وشددت ورقة العمل على أنه لضمان دمج جميع الأنشطة بشكل آمن وكفء في المجال الجوي الحالي، لا سيما الجزء الخاص بأعالي البحار المخصص للدول، لا بدّ أن تقوم الإيكاو، بدعم من قطاع الطيران، بإعداد القواعد القياسية والمواد الإرشادية والسياسات التي تتناول مسائل مثل الفصل بين الطائرات والقيود المفروضة على المجال الجوي وفرض الرسوم.

٩٤- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/126 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تدعو الدول إلى الإحاطة علماً بالتطورات في الأنشطة الفضائية التجارية، والاعتراف بدمج هذه الأنشطة بشكل آمن وكفء داخل المجال الجوي الحالي؛
- (ب) أن تطلب إلى الإيكاو إضفاء الطابع الرسمي على إعداد الأحكام لإدماج العمليات الفضائية التجارية في المجال الجوي المراقب.

المناقشة

٩٥- فيما يتعلق بورقة العمل WP/15 (المجلس)، أيد مندوب نيوزيلندا اقتراح الإيكاو لرصد تقدّم وتطور "النقل الفضائي التجاري" من أجل معالجة المسائل الناشئة في ظلّ نمو أوجه التداخل بين "النقل الفضائي التجاري" والطيران المدني الدولي. واعترف بأن الإيكاو وقطاع الطيران لديهما خبرة واسعة ضمن إطار تنظيمي وتعاوني فعال للتعامل مع المشغلين التجاريين والوصلات البيئية المعنية. وأشار مندوب نيوزيلندا أيضاً إلى أن "لجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض

السلمية" (UNCOPUOS) تشكل المحفل الأساسي للمعايير والمبادئ التوجيهية الدولية للفضاء وقد اكتسبت خبرة واسعة في هذا المجال. وبناءً عليه، اعتبر أن أحد المكونات الرئيسية لدور الإيكاو في مجال "النقل الفضائي التجاري" ينبغي أن يتمثل في إقامة تنسيق وتعاون مستمرين بين الإيكاو و"مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي" و"لجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية".

٩٦- وفي معرض الحديث عن ورقة العمل WP/126 ("الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية" والأياتا)، أكد مندوب نيوزيلندا أن بلاده، بوصفها دولة تتولى عمليات الإطلاق وشؤون التنظيم، فإنها تأخذ آثار العمليات الفضائية التجارية على أنشطة الطيران على محمل الجد. وأقرت بأن مناطق الحظر قد يكون لها آثار سلبية على قطاع الطيران وعلى الاستخدام الفعال للمجال الجوي. وتتطلع نيوزيلندا إلى العمل مع الإيكاو والهيئات الأخرى للتأكد من إدارة المجال الجوي بشكل يتسم بالسلامة والكفاءة، وتُرحب بالإرشادات والمعلومات عن أفضل الممارسات بشأن أفضل السبل لإدارة الطلبات المتضاربة في المجال الجوي مع استمرار نمو العمليات الفضائية التجارية.

٩٧- وأشار مندوب كندا إلى أنه بينما تؤيد دولته بالكامل الاستخدام المشترك للمجال الجوي الحالي بين الفضاء التجاري والعمليات الفضائية بما يتسم بالسلامة والكفاءة، فقد اعتبر أنه من السابق لأوانه وأنه ينبغي للإيكاو دراسة المسألة بعناية أكبر قبل إعداد أحكام بشأن دمج العمليات الفضائية التجارية في المجال الجوي المُراقب. وبالتالي، لا يمكن لكندا دعم الفقرة ب) الواردة في الإجراءات بورقة العمل WP/126 ("الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية" والأياتا) إلى حين إجراء تقييم أكثر تفصيلاً لأوجه تداخل الأنشطة الفضائية التجارية وسلامة الملاحة الجوية الدولية ومراقبة الحركة الجوية فيما يتعلق بمهمة الإيكاو وغيرها من المنظمات والوكالات واللجان الدولية مثل "الاتحاد الدولي للاتصالات" و"لجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية". لذلك أوصت كندا بأن تقوم الإيكاو بهذا العمل قبل تخصيص الموارد لإعداد أي أحكام أو مبادئ توجيهية تتعلق بالعمليات الفضائية التجارية.

٩٨- وأوضح مندوب فرنسا أن دولته وافقت على الورقتين اللتين تتوافقان مع الموقف الأوروبي المبين في ورقة العمل WP/86 ("الوافدون الجدد")، والذي قَدّمته فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني" ومن قبل يوروكنترول. وقَدّمت ورقة العمل، التي تضمنت قراراً مقترحاً للجمعية العمومية بشأن الوافدين الجدد، إلى اللجنة الفنية للنظر فيها. وفي معرض لفت الانتباه إلى الفقرة ب) الواردة في الإجراءات بورقة العمل WP/126 ("الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية" والأياتا)، أكد مندوب فرنسا مجدداً أن العمليات الفضائية التجارية تُشكل تحدياً في مجال جوي مزدحم بالفعل وأوضح أنه بالرغم من أن الهدف هو في نهاية المطاف "دمج" العمليات الفضائية التجارية في المجال الجوي المُراقب، فإن دولته ترى أنه من الأنسب في هذا الوقت الإشارة إلى "استيعاب" في المجال الجوي، وهو المصطلح المستخدم في التوصية ٥-٢/٥ الصادرة عن "المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" - "النقل الفضائي التجاري" (انظر الفقرة ١-٣ بورقة العمل WP/15). وأكد أن فرنسا تؤيد إجراء المزيد من التحليل وقيام الإيكاو بإعداد إرشادات السياسة العامة في المجالات حيث يتداخل النقل الفضائي التجاري الدولي والطيران المدني الدولي بما يُمكن من استيعاب "النقل الفضائي التجاري". واقترحت أنه عند القيام بهذا العمل، تُنسق الإيكاو مع "مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي" واستخدام اللوائح الوطنية ودون الوطنية المعمول بها بالفعل.

٩٩- وأكد مندوب أستراليا مجدداً أنه لا بد من إدارة التفاعل بعناية بين الطيران التقليدي والمستويات المتزايدة من الأنشطة الفضائية التجارية لأغراض سلامة الطيران المدني التقليدي. وشدّد على أن هذا التداخل ينبغي أن يُشكل محور اهتمام الإيكاو، وليس أي توسيع لنطاق مهمة المنظمة أو أنشطتها. ولهذا السبب، رأت أستراليا أن تركيز أنشطة الإيكاو ينبغي أن ينصبّ على

تبادل المعلومات ونشر أفضل الممارسات، وفي هذه المرحلة الزمنية ينبغي وقف إعداد القواعد أو اللوائح في مجال "النقل الفضائي التجاري".

١٠٠- وأعرب مندوب البرازيل تأييده لهذه المداخلة، وكذلك مداخلة مندوب كندا.

١٠١- وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن دولته دعمت، من حيث المبدأ، ورقة العمل WP/15 (المجلس) وورقة العمل WP/126 ("الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية" والأياتا) وأيد الموقف الذي عبر عنه مندوب كندا. وأقرت الولايات المتحدة بأنه من أجل توسيع نطاق العمليات الفضائية التجارية على المستوى العالمي، يجب تنفيذها من خلال المجال الجوي الحالي بأكبر قدر ممكن من السلامة والكفاءة، وأن الإيكاو هي المحفل لإعداد الأحكام العالمية المتعلقة بسلامة وكفاءة المجال الجوي المدني المراقب. ومع ذلك فقد رأت أن الإيكاو ليست المحفل الأنسب لإعداد أحكام لعمليات فضائية تجارية محددة. وتُعرب الولايات المتحدة عن مُشاطرتها الرأي الذي أبدته دولٌ عديدة بأنه ينبغي للإيكاو أن تُركز بدلاً من ذلك على التكامل الآمن والكفاء للمركبات الفضائية التجارية أثناء عبورها المجال الجوي المدني المراقب.

١٠٢- وفي معرض الإعراب عن تأييد ورقة العمل WP/15، أكد مندوب المكسيك أنه في الوقت الحالي لا ينبغي أن تتجاوز الإيكاو نطاق الإجراءات المطلوبة في مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن "النقل الفضائي التجاري" والمرفق بورقة العمل، أي التشاور مع الدول بشأن دور الإيكاو إزاء "النقل الفضائي التجاري" والتنسيق مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية وهيئات منظومة الأمم المتحدة المعنية لرصد تقدّم وتطور "النقل الفضائي التجاري" ومعالجة المسائل الناشئة، بما في ذلك التأثير على عمليات الطيران المدني الدولي. وأصرّ على أن الفقرة ب) الواردة في الإجراءات بورقة العمل WP/126 ("الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية" والأياتا) التي تطلب من الإيكاو وضع أحكام لدمج العمليات الفضائية التجارية في المجال الجوي المراقب تُعتبر طموحة للغاية. وفي ضوء اقتراح تعليق هذا الإجراء في الوقت الحالي، أشار مندوب المكسيك إلى أن الدورة المقبلة للجمعية العمومية يمكن أن تنظر في هذه المسألة بشكل أعمق، إذا لزم الأمر، مع مراعاة التطورات خلال الفترة الثلاثية.

١٠٣- كما أعرب مندوب نيجيريا عن تأييده لورقة العمل WP/15.

١٠٤- وأعرب مندوب النمسا عن تقديره للعرض العام لظهور "النقل الفضائي التجاري" الوارد في ورقة العمل WP/15. واقترح أنه من أجل التأكيد على أهمية الحفاظ على روابط وثيقة بين الإيكاو ومكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي لتجنب أي تباين في تناول مسألة "النقل الفضائي التجاري"، يجري تعديل مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق على النحو التالي: يضاف بند جديد في الديباجة ليعكس أهمية ومهام "مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي" ولجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية" في تناول هذه المسألة؛ والفقرة ١ من منطوق القرار لتحديد حاجة الإيكاو إلى إعداد إرشادات السياسة العامة في المجالات التي تتداخل فيها عمليات "النقل الفضائي التجاري" الدولي مع الطيران المدني الدولي بالتنسيق مع "مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي"، بناءً على الفقرة (ج) بالتوصية ٥-٥/٢ الصادرة عن "المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" (انظر الفقرة ١-٣ بورقة العمل WP/15). وأعرب رئيس "قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية" عن دعمه لهذه التعديلات المقترحة على مشروع قرار الجمعية العمومية.

١٠٥- وفي ضوء تأييد ورقة العمل WP/15 (المجلس)، أوضح مندوب أسبانيا أنه يشاطر الآراء التي عبر عنها مندوب المكسيك والنمسا. وفيما يتعلق بورقة العمل WP/126 ("الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات

طيايري الخطوط الجوية" والأليات)، اقترح تعديل الفقرة ب) الواردة في الإجراءات ليطلب إلى الإيكاو، في إطار برنامج عملها للفترة الثلاثية المقبلة، تقييم التطورات في الأنشطة الفضائية التجارية بناءً على المعلومات المقدمة إلى المنظمة بهدف الدمج المحتمل للعمليات الفضائية التجارية في المجال الجوي المُراقب.

١٠٦- وبالإشارة إلى المناقشة ذات الصلة للجنة الفنية، أكد مندوب الاتحاد الروسي أن الجوانب القانونية للرحلات الفضائية التجارية ينبغي أن تنظر فيها الإيكاو، بالتنسيق مع "مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي".

١٠٧- وفي ضوء الإعراب عن دعم ورقة العمل WP/126 ("الاتحاد الدولي لرابطات مراقبة الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات طيايري الخطوط الجوية" والأليات)، أكد مراقب "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" أن منظمته، باعتبارها تُمثّل الصوت العالمي لقطاع إدارة الحركة الجوية، لديها الخبرة لمساعدة الإيكاو والدول الأعضاء فيها على إدراج العمليات الفضائية التجارية في المجال الجوي الحالي.

١٠٨- وأشار رئيس المجلس إلى أن المجلس قد أجرى مناقشة موضوعية عن مشروع نصّ ورقة العمل رقم WP/15 قبل الموافقة عليه لتقديمه إلى الجمعية العمومية ووافق على أهمية قيام الإيكاو بتوفير إطار سياسات لمناقشة الجوانب الفنية للنقل الفضائي التجاري والتي جرت في "المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية". وإذ لفت الانتباه إلى مشروع قرار الجمعية المرفق بالورقة، شدّد على أن القصد منها هو توفير إطار سياسات للعمل الفني المتعلق بالنقل الفضائي التجاري، والذي يقتصر في هذه المرحلة على تبادل المواد الإرشادية وأفضل الممارسات والأحكام الوطنية ذات الصلة فيما يتعلق بالعمليات الفضائية التجارية من خلال المجال الجوي المُراقب. وفيما يتعلق باقتراح مندوب النمسا بشأن بند جديد في الديباجة، ذكر رئيس المجلس أنه بدلاً من الإشارة إلى أهمية مهام "مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي" و"لجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية" في تناول مسألة "النقل الفضائي التجاري"، والتي قد لا يجري مراعاتها بشكل مناسب، ينبغي الإشارة إلى الحاجة إلى التعاون بين الإيكاو وهيئات الأمم المتحدة هذه لتحقيق الاتساق مع الفقرة ٢ من منطوق مشروع قرار الجمعية العمومية. وأوضح أن الإشارة الواردة في الفقرة ٢ من منطوق القرار لمواصلة التنسيق مع عدة كيانات منها هيئات منظومة الأمم المتحدة المعنية تشمل "لجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية" و"مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي" و"الاتحاد الدولي للاتصالات". وأيد رئيس المجلس التعديل الذي اقترحه مندوب النمسا على الفقرة ١ من منطوق القرار لتحديد حاجة الإيكاو إلى إعداد إرشادات السياسات بالتنسيق مع "مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي".

١٠٩- وفيما يخص الفقرة ب) الواردة في الإجراءات بورقة العمل WP/126 ("الاتحاد الدولي لرابطات مراقبة الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات طيايري الخطوط الجوية" والأليات)، ذكر رئيس المجلس أنه في حين أنه يتفهم شواغل قطاع الطيران في مطالبة الإيكاو بإضفاء الطابع الرسمي على إعداد الأحكام لدمج العمليات الفضائية التجارية في المجال الجوي المُراقب، استنتج "المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" أنه لا توجد في الوقت الحالي أي دولة عضو في الإيكاو لديها لوائح تنظيمية كاملة يمكن أن تشكل أساساً لهذه الأحكام. وفي معرض الإشارة إلى أن هذه المسألة ستستمر في التطور من الآن وإلى حين انعقاد دور الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠٢٢، أكد مجدداً على أهمية قيام الإيكاو بتوفير إطار سياسات للعمل الفني فيما يخص "النقل الفضائي التجاري" في شكل قرار الجمعية العمومية المعدل المذكور.

١١٠- وفي ضوء تلخيص المناقشة عن الفضاء التجاري، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية رأت أنه من المهم رصد عمليات "النقل الفضائي التجاري" لأنها قد تصبح منتظمة خلال العقد المقبل. وأحاط علماً بالعمل الذي قامت به الإيكاو بالفعل بالشكل المبين في ورقة العمل WP/15 (المجلس) ووافق على أن عدد العمليات الفضائية التجارية آخذ في التزايد، وكذلك تأثير

تلك العمليات على الطيران المدني الدولي. كما أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأن الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل WP/15 ستخضع للموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.

١١١- ووافقت اللجنة التنفيذية على أن مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن "النقل الفضائي التجاري" المرفق بورقة العمل WP/15 ينبغي تعديله بالشكل الذي اقترحه رئيس المجلس (انظر الفقرة ١٠٨ أعلاه).

١١٢- وفيما يتعلق بورقة العمل A40-WP/126 (المقدمة من "الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية" والأياتا)، أوضحت اللجنة التنفيذية أن "المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" قد ناقش قيام الإيكاو بإعداد الأحكام لدمج عمليات الفضاء التجارية في المجال الجوي المراقب واستنتجت أنه في الوقت الراهن ليست لدى أي دولة من الدول الأعضاء في الإيكاو أي أحكام مُكتملة يمكن أن تشكل أساساً لإعداد هذه الأحكام. ومع ذلك، شجّع المؤتمر الدول على تبادل أي ممارسات ذات صلة فيما يتعلق بالتداخل ما بين عمليات الفضاء الجوية، للحفاظ على أعلى قدر ممكن من السلامة. ووافقت اللجنة التنفيذية على موقف "المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية".

الابتكار

١١٣- قدّم رئيس "قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية" ورقة العمل WP/14 ("الابتكار في مجال الطيران")، والتي أوضحت أن التكنولوجيات والمفاهيم الجديدة في العمليات أصبحت متاحة بشكل سريع في قطاع الطيران برمته وأكدّت على أن هذه الابتكارات تنطوي على إمكانيات كبيرة في تحسين سلامة وأمن واستدامة الطيران وإمكانية الاستفادة بخدماتها والقدرة على تحمل تكاليفه في جميع أنحاء العالم. كما أكدت الورقة أنها يمكن أن تؤدي إلى عمليات تنظيمية أكثر كفاءة وبساطة في مجال الطيران. وبناءً عليه، من المهم أن يتخذ قطاع الطيران المدني الدولي العالمي إجراءات في الوقت المناسب لرصد وتقييم هذه التطورات كي يتسنى تحقيق فوائدها المحتملة وأن تقوم الإيكاو بذلك بشكل يضمن "عدم ترك أي بلد وراء الركب" منذ البداية. ولتحقيق هذه الغاية، اقترح مشروع قرار جديد للجمعية العمومية بشأن الابتكار في مجال الطيران لاعتماده، وهو عنصر رئيسي يتمثل في الفقرة ٢ من منطوق القرار يكلف المجلس "بتقييم مدى الحاجة إلى تطوير إجراءات المنظمة، بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع، بالإضافة إلى الموارد اللازمة، من أجل مواكبة وتيرة تطوير الابتكارات التي تؤثر على التنمية المستدامة للطيران المدني". وأحاط رئيس "قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية" علماً بأن معظم الورقات بشأن الابتكار في مجال الطيران التي جرى تقديمها تحتوي على معلومات ذات صلة ينبغي على المجلس أن يُراعيها عند إجراء التقييم المذكور".

١١٤- وقدّم مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل WP/383 ("الإمكانيات التي تتيحها البرمجيات مفتوحة المصدر فيما يتعلق بتنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية") التي أوضحت الإمكانيات التي تُتيحها "البرمجية الحرة مفتوحة المصدر" لإعداد النظام العالمي للملاحة الجوية وكذلك توضيح أهمية أن تنظر الإيكاو في الشراكات مع مؤسسات البرمجيات مفتوحة المصدر من أجل تسهيل هذه العملية.

١١٥- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/383 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تطلب إلى الإيكاو النظر في المشاريع مفتوحة المصدر لدعم تنفيذ نُظم الملاحة الجوية في المستقبل؛
 (ب) أن تطلب إلى الإيكاو النظر في إقامة شراكات مع مؤسسات البرمجيات مفتوحة المصدر للمساعدة على تخطيط وتطوير و/أو تنفيذ البرمجية مفتوحة المصدر الخاصة بنظام الملاحة العالمية.

١١٦- وقدم مندوب فرنسا ورقة العمل WP/113 ("إتاحة اتفاق جديد بين الإيكاو وصناعة الطيران") المقدمة من فرنسا وإيطاليا والسويد. وأبرزت ورقة العمل أن قطاع الطيران يشهد تغييرات سريعة أكثر فأكثر من حيث التكنولوجيا والتحديات وتوقعات عامة الناس وأن الدول والإيكاو لديها صعوبة متزايدة في مواكبة تسارع هذه التطورات. ولتحقيق هذه الغاية، اقترح أن يقوم المجلس على وجه السرعة بإقامة حوار منتظم رفيع المستوى مع قطاع الطيران من خلال "مجلس استشاري للابتكار" (ICB) يقدم المشورة الاستراتيجية للمجلس عن الابتكار في مجال الطيران. واقترحت ورقة العمل المبادئ الأساسية لترتيبات نظم الإدارة، بما في ذلك الرئاسة والعضوية وتواتر الاجتماعات والتكاليف والنتائج. وفي معرض التأكيد على أن الأمر متروك للمجلس لاتخاذ قرار بشأن هذه الترتيبات، أشار مندوب فرنسا إلى أنه من المتوقع تقديم تقارير وتوصيات "المجلس الاستشاري للابتكار" إلى المجلس لأغراض الاستعراض واتخاذ ما يلزم من قرارات. وأكد أن الإيكاو لا يمكن أن تستفيد إلا من تلقي الخبرة الاستراتيجية لكبار ممثلي قطاع الطيران الذين هم في طليعة الابتكار ودمج ذلك في مجال الطيران المدني. وأشار مندوب فرنسا كذلك إلى أن إنشاء "المجلس الاستشاري للابتكار" هو وسيلة لتنفيذ بيان نتائج "منتدى الإيكاو الخامس العالمي للطيران" (IWAF/5)، والذي دعا إلى إقامة حوار شامل على المستوى الاستراتيجي سيشجع على توطيد التعاون فيما يتعلق بالابتكار.

١١٧- واقترح مندوب فرنسا، بناءً على ورقة العمل WP/113، توسيع نطاق مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن الابتكار في مجال الطيران والمرفق بورقة العمل WP/14 (المجلس) ليشمل فقرة جديدة من منطوق القرار على النحو التالي: "يوجه المجلس إلى النظر على وجه السرعة في إنشاء هيئة منتظمة رفيعة المستوى مع قطاع الطيران لتقديم المشورة الاستراتيجية إلى المجلس بشأن الابتكار في مجال الطيران".

١١٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/113 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تنظر في الاقتراح المفصل في الجزأين ٤ و ٥ من ورقة العمل هذه لتعزيز مشاركة قطاع الطيران في عمل الإيكاو سعياً إلى مساعدة الإيكاو على التسريع بمواجهة التحديات الجديدة الناشئة في هذا القطاع؛
- (ب) أن تعتمد قرار الجمعية العمومية بشأن إنشاء "مجلس استشاري للابتكار" برئاسة قطاع الطيران بالشكل المبيّن في المرفق بورقة العمل.

١١٩- وقدم مندوب سنغافورة ورقة العمل WP/320 ("طيران واحد للتعامل مع التقدم التكنولوجي") والتي اشتركت في تقديمها أستراليا وجزر كوك وفيجي وأندونيسيا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجزر مارشال وناورو ومقدونيا الشمالية وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية". ولخصت ورقة العمل المناقشات التي دارت بين قادة الطيران الدوليين في "منتدى الرؤساء التنفيذيين العالمي السابع للطيران المدني" (WCACEF/7) (سنغافورة، ٨-١٠/٤/٢٠١٩) تحت عنوان "النهوض بالطيران: بناء مستقبلنا معاً". وأشارت الورقة إلى وجود توافق في الآراء في هذا المنتدى بأن التكنولوجيا أصبحت أوسع نطاقاً وسهلة المنال، وأن تقييد استخدامها أدى إلى حرمان عامة الناس من الفوائد المحتملة في مجال السلامة والكفاءة وتأخير عجلة التنمية العالمية المستدامة. واتفق المشاركون على أن التكنولوجيا الجديدة والابتكار يجلبان قدرات وفرصاً جديدة لمواصلة تنمية الطيران، بما في ذلك تلبية متطلبات القدرات التي يُتوقع أن تتجاوز النمو المتوقع للحركة الجوية. وكان هناك توافق في الآراء على أن التكنولوجيات الجديدة مناسبة وقابلة للتطبيق على جميع الدول، مما يضمن "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وبوجه خاص، يمكن للدول النامية وأقل البلدان نمواً الاستفادة من هذه التكنولوجيات لتخطي قيود النظم القديمة.

١٢٠- وقد أقرّ المشاركون بوجود تحديات ومخاطر، بما في ذلك التكنولوجيا المُسببة للخلل التي تستخدمها الجهات الفاعلة غير التقليدية في مجال الطيران وأوجه القصور في النظم والعمليات الحالية للتكيف مع عالم رقمي جديد. كما كان هناك إقرار بأن اللوائح التنظيمية لا تواكب التكنولوجيا والابتكار. ومن أجل تسخير التكنولوجيا والابتكار لبناء نظام إيكولوجي دولي مستدام في مجال الطيران، أوصى المنتدى بما يلي: قيام واضعي السياسات والجهات التنظيمية باعتماد نهج متوازن قائم على المخاطر وإطار قوي لتقييم المخاطر والتخفيف من حدتها؛ الحفاظ على المبادئ والقواعد الأساسية التي يقوم عليها الطيران المدني لتوجيه إعداد واعتماد التكنولوجيا والابتكارات الجديدة؛ توطيد التعاون فيما بين الجهات التنظيمية، وبين الجهات التنظيمية وقطاع الطيران لتطوير مجتمعات الممارسة لتبادل خبراتها وأفضل ممارساتها وتجاربها والعمل معاً في بيئة الحماية التنظيمية والمشاركة في المنتديات من أجل الاشتراك في إعداد القواعد. كما أبرز المنتدى أن للإيكاو دوراً هاماً في بناء دائرة الثقة داخل الأوساط المعنية وإنشاء منصات لتبادل المعلومات المميزة.

١٢١- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/320 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحث الجهات المعنية في مجال الطيران على العمل معاً لتسخير التكنولوجيا الجديدة والابتكار من خلال شراكات تعاونية لتحقيق الفوائد المثلى للنظام الإيكولوجي للطيران ككل؛
- (ب) أن تعيد التأكيد على أهمية مبادئ وقواعد الإيكاو القائمة منذ فترة طويلة، بما فيها المبادئ والقواعد الخاصة بإدارة الحركة الجوية (قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٥) والملاحة الجوية (قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢) والتعاون الفني (قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦)، والتأكيد على ضرورة توجيه إعداد واعتماد التكنولوجيات والابتكارات الجديدة للقطاع من خلال هذه المبادئ والقواعد؛
- (ج) أن توصي بأن تنشئ الإيكاو منصات جديدة للاستفادة من موارد وخبرات قطاع الطيران وإطار عمل قائم على الثقة لتبادل المعارف والبيانات بين الدول لمواكبة التكنولوجيا والابتكارات؛
- (د) أن توصي بأن تفكر الإيكاو في إنشاء منتديات فنية لقطاع الطيران لتحديث قطاع الطيران بشكل مباشر ومتابعة التوصيات الفنية التي اعتمدها الدول والمنبثقة عن اجتماعات الإيكاو الرفيعة المستوى مثل مؤتمرات الملاحة الجوية" أو "المؤتمرات الرفيعة المستوى للسلامة".

١٢٢- وقدّم مندوب الإمارات العربية المتحدة ورقة العمل WP/292 ("الحركة الجوية الحضرية") التي عرضت مفهوم "الحركة الجوية الحضرية" كأحد الوسائط الجديدة للنقل الجوي للتغلب على تزايد ازدحام الحركة الجوية على المسارات. ومع ملاحظة التحديات ذات الصلة، مثل غياب اللوائح المقررة في ضوء عدم توافر القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو ومختلف نهج الترخيص فيما بين "دول التصميم"، أكدت الورقة على أنه يمكن لنوع التشغيل أن يتوسع ليشمل النقل الجوي التجاري الدولي نظراً لعملياتها المحتملة بين المدن الحدودية لدولتين مجاورتين. وأوضحت أن الإمارات العربية المتحدة تُعدّ إطاراً تنظيمياً قابلاً للتنفيذ للإشراف على سلامة تشغيل "الحركة الجوية الحضرية".

١٢٣- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/292 إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تطلب إلى الإيكاو أن تستخدم إجراءاتها المقررة لتقييم هذا النمط الجديد من النقل الجوي بهدف تحديد نطاق وأولوية الأعمال التي ينبغي أن تنفذها الإيكاو في هذا المجال (بما في ذلك إعداد القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية)؛
- (ب) أن تطلب إلى الإيكاو إعداد ما يلزم من إجراءات لمواكبة التطورات في هذا المجال الجديد؛

ج) أن تكلف الإيكاو بالنظر في إمكانية تنفيذ العمليات غير المؤهلة المحتملة (الموجهة عن بُعد) عند إعداد القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات للحركة الجوية الحضرية.

١٢٤- وقدّم المراقب من الأياتا ورقة العمل WP/342 ("الاندماج الآمن والفعال لنظم الطائرات غير المؤهلة في المجال الجوي") المقدّمة من "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" والأياتا و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية". وأوضحت ورقة العمل التندق السريع في الآونة الأخيرة للتشغيل الآلي والتطبيقات الرقمية والروبوتات والذكاء الاصطناعي مما سمح بتطوير مركبات وأنماط تشغيل جديدة وشدّدت على أنه عند إدارة هذه التطورات التكنولوجية بشكل صحيح فإنها يمكن أن تُحدث تحولاً إيجابياً في قطاع النقل الجوي. وأقرت ورقة العمل بجهود الإيكاو في معالجة الأولويات والشواغل فيما يخص نُظم الطائرات غير المؤهلة"، بما في ذلك إنشاء "المجموعة الاستشارية لنُظم الطائرات غير المؤهلة" (UAS AG). ومع ذلك، لا بدّ من العمل الإضافي، لاسيما في ضوء الاختبارات والعروض التوضيحية الحالية والمزمعة. وأكدت الورقة أنه في ضوء النمو المتوقع في الاستخدام التجاري لنظم الطائرات غير المؤهلة، يجب أن تركز الرؤية طويلة المدى على الدمج بدلاً من العزل. لذلك، اقترح إنشاء هيكل يقوم بالتعاون مع قطاع نُظم الطائرات غير المؤهلة"، بتحديد المجالات التي تتطلب إعداد مواد إرشادية وكذلك مشاريع أحكام من أجل دمج "نظم الطائرات غير المؤهلة" في المجال الجوي بما يتّسم بالسلامة والكفاءة. وسيعتمد هذا العمل على نطاق متفق عليه مسبقاً مع الإيكاو، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، متطلبات التعريف والأداء لإدارة حركة "نظم الطائرات غير المؤهلة" ومتطلبات إدارة حركة "نظم الطائرات غير المؤهلة"/الوصلة البنينة لإدارة الحركة الجوية والتحويل إلى "إدارة الحركة الجوية". وسيجري تقييم هذا العمل المنسق مع قطاع الطيران والاقتراحات المحتملة، عند إنجازها، في إطار عملية الاستعراض العادية للإيكاو. وتؤكد الورقة أن هذا الاقتراح سيخفّف من العبء على موارد الإيكاو ويكمل البرامج الحالية.

١٢٥- وأبرزت المراقبة من الأياتا أن منظماتها تطوعت لبدل هذا الجهد من خلال العمل مع الإيكاو وغيرها من شركاء قطاع الطيران لإحراز تقدم في دمج "نظم الطائرات غير المؤهلة" في المجال الجوي بما يتّسم بالسلامة والكفاءة. وأشارت إلى أن هذا الجهد سيستفيد من العمل الذي جرى إعداده بالفعل في إطار المنصات والمجموعات الحالية وسيغطي العمليات المؤهلة وغير المؤهلة.

١٢٦- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/342 إلى القيام بما يلي:

- أ) أن تُحيط علماً بمحتوى ورقة العمل هذه؛
ب) أن تطلب من الإيكاو النظر في إنشاء إطار تستطيع من خلاله العمل مع قطاع الطيران بشأن إعداد أحكام للوافدين الجُدد إلى المجال الجوي.

وقدّم المراقب من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء "الورقات الأربع التالية في بيان واحد نظراً لضيق الوقت: الورقة WP/268 ("الذكاء الاصطناعي والرقمنة في مجال الطيران") التي شاركت في تقديمها "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية"؛ وورقة العمل WP/459 ("الابتكار في مجال الطيران")؛ وورقة العمل WP/327 ("المفاهيم التشغيلية الجديدة التي تتضمن النُظم المستقلة")؛ والورقة WP/317 ("طيران التشكيل الآلي")، والتي تناولت جميعها مفاهيم جديدة في الابتكار في مجال الطيران. وأكد أن التطورات الكبيرة في التشغيل الآلي والرقمنة والتعلم الآلي والذكاء الاصطناعي وتكنولوجيا المعلومات التي تحدث في مختلف القطاعات التجارية يمكن استخدامها في الطيران المدني لزيادة الكفاءة وخفض التأثير البيئي وتحسين السلامة والقدرة. وأكد المراقب من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء "أنه بالرغم من أن الفوائد المحتملة

كبيرة، إلا أن المشاكل لا تزال قائمة. وشدد على أنه لا بدّ لقطاع الطيران أن يسعى جاهداً للإسراع بإدماج التكنولوجيات الجديدة مع العمل في الوقت ذاته على توخي الحذر لضمان استمرار التقليد طويل الأمد للسلامة في مجال الطيران المدني. وشدد المراقب من "المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء" كذلك على أن أسلوباً جديداً للعمل التعاوني مع شركاء قطاع الطيران يمكن أن يحقق فوائد في الوقت المناسب، مع الالتزام أيضاً بالسمة المميزة لنهج الإجماع على أساس الدول المستخدم اليوم.

١٢٤- وأوضح المراقب من "المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء" أن ورقة العمل WP/459 هي ورقة شاملة للورقات المذكورة وقدم اقتراحاً بأن تستكشف الإيكاو الخيارات التي ستمكّن قطاع الطيران وغيره من الجهات المعنية من مساعدة الإيكاو على مواجهة التحديات التي تطرحها التكنولوجيات الجديدة والناشئة في مجال الطيران. وأكد أن قطاع تصنيع الفضاء الجوي ملتزم بمساعدة الإيكاو على تيسير بيئة عالمية تسمح بازدهار التكنولوجيات الجديدة والناشئة في مجال الطيران. واقترح وضع نهج جديدة تستجيب لاحتياجات وتوجهات الإيكاو مع السماح لقطاع الطيران بالمضي بالمسائل بطريقة أكثر مرونة مع مراعاة الحاجة إلى الشفافية والمساءلة.

١٢٥- وأوضح المراقب من "المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء" أن النهج المقترح الوارد في ورقة العمل WP/59 سيسمح لقطاع الطيران والخبراء المتخصصين وغيرهم من الجهات المعنية بمساعدة الإيكاو من خلال تناول المسائل التي قد لا تمتلك المنظمة ما يلزم من خبرة أو موارد لمعالجتها بنفسها. وإذ شدد على وجود سوابق لهذا النوع من النهج داخل منظومة الأمم المتحدة، فقد أشار، مثلاً، إلى كيفية توظيف "الاتحاد الدولي للاتصالات" لمجموعة متنوعة من مجموعات التركيز في قطاع الطيران للقيام بعمل إضافي من أجل الإعداد السريع للقواعد القياسية في مجالات محدّدة. وهذه الهيئات هي في نهاية المطاف مسؤولة عن مجال معيّن داخل "الاتحاد الدولي للاتصالات" وإن كان لديها قدر عالٍ من الحرية في تحديد أساليب العمل المناسبة. واقترح "المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء" هيكلًا مشابهاً للاتحاد الدولي للاتصالات والذي سنتل فيه مجموعات مستقلة مسؤولة أمام الإيكاو. والهدف من الاقتراح هو مساعدة الإيكاو باستخدام موارد قطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى حيث تكون في وضع أفضل لتناول هذه المسائل، مع احترام دور الإيكاو من حيث تعزيز أفضل الممارسات وفيما يخص العملية النهائية لصنع القرار التي تدعم الطيران المدني الدولي بما يتّسم بالسلامة والكفاءة والأمن والاستدامة الاقتصادية والمسؤولية البيئية.

المناقشة

١٢٦- وفي ضوء الإعراب عن دعم ورقة العمل WP/14 (المجلس)، أوضح مندوب المكسيك أن استنتاجه في الفقرتين ١-٥ و ٢-٥ وهو: "بالنظر إلى أنه من المتوقع زيادة نمو الابتكار في مجال الطيران، فمن المهم أن تقوم أوساط الطيران العالمي بتطوير السياسات التنظيمية من أجل تقييم الابتكارات في الوقت المناسب. ولا ينبغي أن تكون هذه السياسات خاصة بالتكنولوجيا، بل ينبغي أن توفر إطاراً رفيع المستوى يُمكن من تقييم الابتكارات وإدراجها عند الضرورة في إطار السياسات والقواعد القياسية العالمية. وستواصل بطبيعة الحال استعراض العناصر الخاصة بالتكنولوجيا في إطار أفرقة الخبراء الحالية. ولتحقيق هذه الغاية، من المهم أن تُقر الجمعية العمومية بالحاجة إلى هذا الإطار وتأييد تطويره". وأكد أن الإطار رفيع المستوى المذكور من شأنه أن يحدّ من المخاطر ويعزّز الفوائد المحتملة للابتكار في مجال الطيران. وأكد مندوب المكسيك أن مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/14 كان متوازناً للغاية وسيمكن من إجراء مشاورات بين الإيكاو وغيرها من الأطراف المعنية.

١٢٧- وفي حين رحب مندوب المكسيك بالاقترحات البناءة الواردة في الورقات الأخرى المقدّمة، أكد أنه من الصعب الاتفاق بشأنها في الوقت الحالي حيث إن هناك حاجة إلى مزيد من التحليل المتعمق لتحديد كيفية إدراج الأعمال المتوخاة، التي تشمل "لجنة الملاحة الجوية" وأفرقة الخبراء التابعة لها، في العمل المبين في ورقة العمل WP/14. واقترح إحالة الاقتراحات المذكورة إلى المجلس لاستعراضها والبت فيها

١٢٨- وفي معرض الإشارة إلى بيان نتائج "منتدى الإيكاو العالمي الخامس للطيران" (IWAF/5)، الذي دعا إلى إقامة حوار شامل على المستوى الاستراتيجي من شأنه أن يشجع على توطيد التعاون فيما يتعلق بالابتكار، أكد مندوب المكسيك أن الإيكاو بحاجة إلى هذه الإرشادات الاستراتيجية لأعمالها في المستقبل. وفي حين أشار إلى أن الاقتراح فيما يخص "مجلس استشاري للابتكار" الوارد في ورقة العمل WP/113 (فرنسا وإيطاليا والسويد) مثير للاهتمام، تساءل عما إذا كان إنشاء هذه الهيئة يندرج ضمن اختصاص الجمعية العمومية. وفي ضوء السعي إلى الحصول على توضيح عن كيفية توافق ذلك مع اختصاص المجلس، دعا إلى اتخاذ الإجراء المطلوب في الفقرة ٤ من منطوق مشروع قرار الجمعية المرفق بورقة العمل WP/14، حيث إن الجمعية العمومية تُوجّه المجلس لإصدار تعليمات إلى الأمين العام لمواصلة الاتصال بالدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية وهيئات منظومة الأمم المتحدة المعنية من أجل إقامة حوار شامل على المستوى الاستراتيجي يشجع على توطيد التعاون وتبادل الخبرات فيما يتعلق بالابتكار".

١٢٩- ولاحظ مندوب أسبانيا أن ورقة العمل WP/383 (الجمهورية الدومينيكية) وورقة العمل WP/320 (سنغافورة والجهات التي اشتركت في تقديمها) وورقة العمل WP/292 (الإمارات العربية المتحدة) طرحت أفكاراً جَدّ مثيرة للاهتمام يمكن أن تقيّمها الإيكاو وربما إدراجها، في الوقت المناسب، في برنامج عمل الإيكاو للنظر فيها في المستقبل. وأشار كذلك إلى أن ورقة العمل WP/342 ("منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" والأياتا و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية") وورقة العمل WP/459 ("المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء" والأياتا و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية") أعربت عن اهتمام قطاع الطيران بإنشاء إطار للتعاون مع الإيكاو، وأن ورقة العمل WP/14 (المجلس) ومشروع قرار الجمعية المرفق بها أبرز الحاجة إلى إقامة حوار شامل على المستوى الاستراتيجي من شأنه أن يشجع على توطيد التعاون وتبادل الخبرات فيما يتعلق بالابتكار. ووافق مندوب أسبانيا على الحاجة إلى توطيد التعاون والتآزر مع قطاع الطيران، لا سيما على المستوى التنفيذي/الاستراتيجي، مما سيفيد الإيكاو ونظام الطيران المدني عموماً.

١٣٠- ولاحظ مندوب أسبانيا أن الاقتراح بشأن "المجلس الاستشاري للابتكار" الوارد في ورقة العمل WP/113 (فرنسا وإيطاليا والسويد) يتماشى إلى حد كبير مع الاقتراحات المقدّمة في ورقتي العمل WP/342 و WP/459، وكذلك مع الفقرة ٤ من مشروع منطوق قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/14، كما أوضح ذلك مندوب المكسيك. غير أنه شدّد على أنه ليس من اختصاص الجمعية العمومية اتخاذ قرار بشأن ترتيبات نُظِم الإدارة المقدّمة في ورقة العمل WP/113 من أجل "المجلس الاستشاري للابتكار" المقترح (الرئاسة والعضوية والاجتماعات والتكاليف والنتائج). ثم تحدث مندوب أسبانيا بإسهاب عن المعايير الرئيسية التي ينبغي أن تحكم إطلاق هذا النوع من المبادرات: (١) ينبغي أن تتسم هيئة الابتكار بطابع استشاري؛ (٢) ينبغي أن تعمل على المستوى التنفيذي/الاستراتيجي وإلا فإنها لن تخدم غرض الإيكاو لأن المنظمة لديها بالفعل العديد من المجموعات الفنية التي تتولى مهاماً محددة؛ (٣) ينبغي أن تكون شاملة، ولا تشمل فقط القطاعات المعروفة في مجال الطيران، بل وأيضاً الوافدين الجُدد؛ (٤) ينبغي أن تقدّم المشورة إلى المجلس، وكذلك برنامج العمل المناسب للموافقة عليه؛ (٥) ينبغي أن يكون هناك حد أدنى من الانعكاسات المالية على الإيكاو.

١٣١- وأشار مندوب أسبانيا إلى أن المعايير المذكورة لم يجر تناولها بالكامل في الفقرة ٤ من مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/14 وشدّد على أنه نظراً لأن الحوار المتوخى سيكون على المستوى الاستراتيجي، فينبغي إبلاغ المجلس بذلك. وأوضح أن هذا العنصر لا يرد في مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/113.

١٣٢- وفي معرض التعليق على ورقة العمل WP/113، أشار مندوب كندا إلى أن دولته تؤيد مبدأ إقامة تعاون أكثر فعالية بين قطاع الطيران والإيكاو. وأقرت كندا بأن وتيرة التغيير التكنولوجي تتطلب التنسيق الوثيق وتقديم الدعم الفعال للإيكاو لمساعدتها على مواجهة تحديات الابتكار التكنولوجي المتسارع وتحوّل النماذج الفنية والتشغيلية والاقتصادية والتجارية. ومع ذلك، اعتبرت كندا أن الاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/113 والوارد في مشروع قرار الجمعية المرفق بشأن إنشاء "مجلس استشاري للابتكار" برئاسة قطاع الطيران يثير بعض التساؤلات فيما يخص إدارة الإيكاو والطريقة التي أدارت بها أعمالها. فعلى سبيل المثال، اقترح أن يتكون أعضاء "المجلس الاستشاري للابتكار" من ممثلين عن قطاع الطيران وكبار موظفي الإيكاو (رئيس المجلس ورئيس "لجنة الملاحة الجوية" والأمانة العامة ومدير "إدارة الملاحة الجوية" ومدير "إدارة النقل الجوي") وتقديم تقارير وتوصيات "المجلس التنسيقي للابتكار" مباشرة إلى المجلس. ورأت كندا أنه لا بدّ من التوقف للتفكير قبل أن توافق اللجنة التنفيذية والجلسة العامة على هذا النهج، لا سيما فيما يخص إمكانية أو تصور التحديات المتعلقة بنُظِم الإدارة وتضارب المصالح والاستحواد التنظيمي. وهكذا، في حين أيدت كندا مبدأ تعاون قطاع الطيران مع الإيكاو، إلا أنها لم تؤيد مشروع قرار الجمعية العمومية المقترح في ورقة العمل WP/113.

١٣٣- ورأت كندا أن ورقة العمل WP/113 محدّدة للغاية فيما يخص هيكل وتقارير "المجلس الاستشاري للابتكار" وحثت على تكثيف الدراسة والتفكير، مع توضيح المشكلة المطروحة، كي يتسنى للدول النظر في الخيارات لتناول هذه المسائل من خلال إجراء مناقشة وافية ومُراعاة الآثار التي قد تُحدثها على نُظِم إدارة الإيكاو.

١٣٤- وفي معرض الإعراب عن الدعم للأهداف طويلة المدى لورقة العمل WP/342 ("منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" والأياتا و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية") فيما يتعلق بدمج "نظم الطائرات غير المأهولة" في المجال الجوي، أكّد مندوب فنلندا أن عمل الإيكاو ينبغي أن يقتصر على البنود المتعلقة بالطيران الدولي بموجب "اتفاقية شيكاغو" وأن هذا الجزء من الخطة المقترحة بورقة العمل قد يندرج خارج نطاق مسؤولية الإيكاو. وشدّد على أن أي مشاركة من الإيكاو في هذا الشأن ينبغي أن يضطلع بها "فريق خبراء نظم الطائرات الموجهة عن بعد" التابع للمنظمة وينبغي أن تستند إلى الجهود التي بدأتها بالفعل أقاليم مختلفة في جميع أنحاء العالم لتناول المشكلة المطروحة، حيث قد تحتاج الإيكاو إلى وقت طويل لإيجاد حلّ

لها. وأحاط مندوب فنلندا علماً بأن "الطائرات غير المأهولة" هي مثال جيد للأنشطة التي ينبغي أن تكون فيها عمليات الإيكاو أكثر ديناميكية.

١٣٥- وبالانتقال إلى ورقة العمل WP/292 (الإمارات العربية المتحدة) بشأن "الحركة الجوية الحضرية"، دعا مندوب فنلندا إلى أن تبني الإيكاو عملها على الأطر المقررة على المستويين الإقليمي والمحلي. وإذ أكد أن "إدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة"، لاسيما "الحركة الجوية الحضرية" تُشكل مسألة وطنية وإقليمية أكثر منها دولية، فقد تساءل عما إذا كانت الإيكاو هي الهيئة المختصة لتناول هذه المسألة.

١٣٦- وفي معرض الإشارة إلى ورقتي العمل WP/317 و WP/327 ("المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء")، أقرّ مندوب اليونان بالتقدم المحرز في مجال التشغيل الآلي وتطوير التكنولوجيات الرقمية وزيادة قوة الذكاء الاصطناعي. غير أنه أكد أنه لا يزال هناك عمل كبير يجري الاضطلاع به فيما يخص برامج تحديث "إدارة الحركة الجوية" وأن ذلك يقتضي زيادة البحث والتحقق. وفي ضوء توجيه الانتباه إلى ورقة العمل WP/84 ("الخطة العالمية للملاحة الجوية: تمكين تحديث إدارة الحركة الجوية في الوقت المناسب") التي قدّمتها فنلندا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني"، ومن قبل "المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية" (يوروكنترول)، والتي قدّمت إلى اللجنة الفنية للنظر فيها، أكد مندوب اليونان مجدداً اقتراح ورقة العمل بأن تعمل الإيكاو مع الدول ومع البرامج الإقليمية لتحديث "إدارة الحركة الجوية" وتحسين السلامة، لإعداد ما يلزم من أحكام مناسبة.

١٣٧- وأوضح مندوب إيطاليا محتويات ورقة العمل WP/113، حيث اشتركت دولته إلى جانب فرنسا والسويد في تقديم هذه الورقة، حيث يمكن أن يساهموا في تعزيز تطوير الابتكار التكنولوجي في مجال الطيران المدني بشكل يتسم بالسلامة والأمن وذلك من خلال الاستفادة من الخبرة الفنية لقطاع الطيران. وأكد مجدداً أنه في قطاعات التكنولوجيا العالية الناشئة مثل "الطائرات المسيّرة" والأمن الإلكتروني والرحلات التجارية شبه المدارية، يُعتبر الدعم المتواصل من قطاع الطيران ضرورياً لإعداد لوائح متوافقة تقوم على المخاطر والأداء وتتسم بالمرونة والقدرة على السماح بإعداد نظام إيكولوجي جديد في مجال الطيران وفي الوقت ذاته بلوغ مستوى مقبول من السلامة. ولهذا السبب، اعتبرت إيطاليا أن إنشاء "مجلس استشاري للابتكار" رفيع المستوى يُديره قطاع الطيران يمكن أن يسهل الاعتماد السريع لسياسات تتسم بالكفاءة والفعالية لتنفيذ الابتكارات التكنولوجية في مجال الطيران المدني بشكل آمن. وأشار مندوب إيطاليا إلى أن دولته دعت أيضاً ورقة العمل WP/320 (سنغافورة والجهات التي اشتركت في تقديمها).

١٣٨- وأوضح مندوب أستراليا أن زيادة مشاركة الإيكاو مع أنشطة قطاع الطيران، الحالية والناشئة، ستكون هامة في المستقبل لتوطيد التعاون الاستراتيجي وتسخير التكنولوجيا الجديدة والتشجيع، وليس إعاقة أو خنق، على الابتكار. وشدد على أنه في ظلّ تطور التكنولوجيا الجديدة، ينبغي أن تتطور أيضاً "القواعد والتوصيات الدولية" الصادرة عن الإيكاو والمواد الإرشادية وأساليب العمل من أجل ضمان تحقيق فوائد التكنولوجيا الجديدة بالكامل. ولتحقيق هذه الغاية، أوصى مندوب أستراليا بأن توافق الجمعية العمومية على الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/14 (المجلس)، ورحّب بجميع الاقتراحات الأخرى الواردة في الأوراق المقدّمة، وطلب تحديداً من المجلس النظر في تلك المجموعة من الاقتراحات عند الاضطلاع بالأعمال في إطار الاستجابة لورقة العمل WP/14. وشدد على أن هذه العملية ستمكن من النظر بالكامل في جميع المسائل المثارة، بما في ذلك الشواغل الهامة للغاية التي أثارها مندوب كندا، حيث يشاطر هو ودولته هذه الشواغل.

١٣٩- وفي معرض تأييد المبادئ الواردة في ورقة العمل WP/14 (المجلس) وورقة العمل WP/113 (فرنسا وإيطاليا والسويد) وورقة العمل WP/320 (سنغافورة والجهات التي اشتركت في تقديمها)، أكدت مندوبه الكاميرون أنه في ضوء التطور التكنولوجي السريع يمكن أن تكون مفيدة لأوساط الطيران بأكملها. وأكدت مجدداً أنه من المهم إشراك قطاع الطيران في جهود الإيكاو لمواجهة التحديات المعنية، بما يتجاوز نطاق الهياكل الحالية للمنظمة بالشكل المبين في ورقة العمل WP/113. وشددت مندوبه الكاميرون على ضرورة قيام المجلس بتحديد المبادئ المذكورة بعمق أكبر وتيسير قنوات الحوار بين جميع الجهات الفاعلة.

١٤٠- وأعرب المراقب من "المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء" عن دعمه لاقتراح الحوار الاستراتيجي المنتظم بين المجلس وقطاع الطيران الوارد في ورقة العمل WP/113 (فرنسا وإيطاليا والسويد)، والذي كان مكملاً لاقتراح "المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء" المقدم في ورقة العمل WP/459 بأن يستكشف المجلس خيارات السماح لقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى بالتصدي للتحديات التي تطرحها تكنولوجيات الطيران الجديدة في هيئة جديدة مستقلة مرخص لها من قبل الإيكاو. وأوضح أن "المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء"، بصفتها المنظمة الدولية التي تمثل قطاع الطيران العالمية، قدم دعمه للمجلس في تحقيق فوائد كلا الاقتراحين إذا قبلتهما الجمعية العمومية.

١٤١- ورحب المراقب من "الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" بورقة العمل WP/342 ("منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" والأياتا و"الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية"). وفي ضوء إعادة التأكيد على أن مجموعة قوية من الأحكام المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية" ستكون مطلوبة في مجال "نظم الطائرات غير المأهولة"، شدد على الحاجة إلى التنسيق العالمي منذ البداية ليس فقط لأن عمليات "نظم الطائرات غير المأهولة" عبر الحدود ستصبح قريباً حقيقة، بل وأيضا لتفادي مسائل القابلية للتشغيل البيئي في المستقبل. وأكد أن "الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية" رغب في المساهمة في هذا الجهد بخبرته في مجال "إدارة الحركة الجوية" والمجال الجوي.

١٤٢- وشكر المراقب من "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" الإيكاو والمجلس على ما أنجزه من أعمال لتعزيز استعداد الإيكاو للابتكار في مجال الطيران بالشكل المبين في ورقة العمل WP/14 (المجلس). وأشار إلى أن "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" وافقت على أن هذه الابتكارات تنطوي على إمكانات كبيرة في تحسين سلامة الطيران وأمنه واستدامته وإمكانية استخدامه والقدرة على تحمل تكاليفه في جميع أنحاء العالم ويمكن أن تؤدي إلى عمليات تنظيم طيران أكثر كفاءة وتبسيطاً. ورأت "منظمة خدمات الملاحة الجوية" أن قطاع الطيران يمكنه وينبغي له أن يؤدي دوراً في هذه العملية وهو على استعداد لمساعدة الإيكاو والدول، كلما لزم الأمر. وفيما يتعلق بورقة العمل WP/383 (الجمهورية الدومينيكية)، وافقت "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" على أن حماية "المساعدات الملاحية" (NAVAIDS)، لاسيما معدات "نظام الهبوط الآلي" (ILS) ضرورية لعمليات آمنة. ودعمت "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" استعراض ملاحق الإيكاو وما يتصل بها من وثائق للحصول على إرشادات واضحة بشأن قواعد حماية "المساعدات الملاحية" التي يمكن تنفيذها في المطارات الحالية، مع مراعاة كفاءة "نظم الهبوط الآلي" مقابل التوسعات الحضرية العادية. وشجعت "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" الدول والأقاليم على تبادل خبراتها للمساعدة على المضي بهذا الجهد.

١٤٣- وفي ضوء ضيق الوقت، وافقت اللجنة التنفيذية على مواصلة مناقشتها لموضوع الابتكار في الاجتماع القادم، وفي ذلك الوقت ستنظر أيضاً، في إطار البند ٢٦ من جدول الأعمال، في قضايا التعاون الإقليمي والجوائح والأحداث الصحية وتطهير الطائرات وغيرها من قضايا السياسات رفيعة المستوى.

أي أعمال أخرى

اليوم العالمي للترجمة

١٤٤ - وفي معرض التأكيد أن اليوم هو "اليوم الدولي للترجمة"، أشارت الأمينة العامة إلى أن الجمعية العامة للأمم المتحدة اعتمدت القرار ٢٨٨/٧١ في ٢٤/٥/٢٠١٧ - "دور الترجمة المهنية في الربط بين الأمم وتعزيز السلام والتفاهم والتنمية"، حيث أعلنت يوم ٣٠ سبتمبر "اليوم الدولي للترجمة". وأحاطت علماً بأن "اليوم الدولي للترجمة" فرصة للإشادة بعمل المهنيين المتخصصين في اللغات والذين قاموا بدور هام في التقريب بين الأمم وتسهيل قنوات الحوار والتفاهم والتعاون، والمساهمة في تطوير وتعزيز السلام والأمن العالميين. واهتمت الأمينة العامة هذه الفرصة للإشادة بجميع موظفي خدمات اللغات في الإيكاو الذين دعموا أعمال الدورة الأربعين للجمعية العمومية وقدمت لهم أحر التهاني بمناسبة "اليوم الدولي للترجمة". وإذ أشارت اللجنة التنفيذية إلى أنه بعد النظر في البند ١٨ من جدول الأعمال: "تعدد اللغات في الإيكاو" في اجتماعها الثاني (EX/2)، أوصت بعدة أمور منها أن تعترف الجمعية العمومية بتعدد اللغات كمبدأ أساسي لتحقيق أهداف الإيكاو، وأكدت مجدداً أن المنظمة ستواصل التمسك بهذا المبدأ.

البند ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

إعلان عن أمن الطيران

١٤٥ - أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية وافقت، في اجتماعها الرابع (EX/4) في ٢٨/٩/٢٠١٩، على إنشاء فريق صياغة "أصدقاء الرئيس" برئاسة النائب الثاني للرئيس، السيدة بوبي خوزا (جنوب أفريقيا)، لتتقيد نصّ "الإعلان العالمي عن أمن الطيران" الوارد في ورقة المعلومات WP/528 Revision No. 1، والتي ستحل محلّ الإعلان الحالي الذي اعتمده الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية في عام ٢٠١٠. ومع ملاحظة أن الإعلان الذي اقترحه مجموعة الصياغة بشأن أمن الطيران قد تم نشره على موقع الدورة الأربعين تحت بند "الوثائق المرجعية" ("Reference Documents") على الرابط التالي: <https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>، فقد أكد مجدداً (EX/5) دعوته للمندوبين لإرسال تعليقاتهم عبر البريد الإلكتروني إلى الأمانة العامة على العنوان الإلكتروني التالي: ASF@icao.int بحلول نهاية العمل اليوم، ٣٠/٩/٢٠١٩، على أقصى تقدير. أما التعليقات الواردة فسيُراعى فريق الصياغة "أصدقاء الرئيس"، الذي سيصدر نصّه المنقّح للإعلان المذكور بوصفه الإضافة رقم ١ بورقة العمل WP/596 (مشروع تقرير مقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٢ من جدول الأعمال)، ليُنظر فيها في الاجتماع المقبل.

١٤٦ - رُفعت الجلسة في الساعة ١٧,٠٠.

محضر الجلسة التاسعة

(الثلاثاء، ١٠/١٠/٢٠١٩، الساعة ٩,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ٢٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية (تابع)

الابتكار

- الابتكار في مجال الطيران
- ورقة مقدمة الجمهورية الدومينيكية
- ورقة مقدمة من فرنسا وإيطاليا والسويد
- ورقة مقدمة من سنغافورة وبرعاية مشتركة من أستراليا وجزر كوك وفيجي وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجزر مارشال وناورو ومقدونيا الشمالية وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية (CANSO)
- ورقة مقدمة من الإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)
- ورقة مقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)
- ورقات مقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)

التعاون الإقليمي

- ورقة مقدمة من قطر
- ورقة معلومات مقدمة من المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)

الجائحات والأحداث الصحية وتطهير الطائرات من الحشرات

- تقرير عن تطهير الطائرات وتدابير مكافحة ناقلات الأمراض
- ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)
- ورقة معلومات مقدمة من كندا
- ورقة معلومات مقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين الدول (IAC)

ورقات أخرى

- ورقة مقدمة من إندونيسيا
- ورقة مقدمة من كيريباتي
- ورقة مقدمة من قطر
- ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)
- ورقة معلومات مقدمة من المملكة العربية السعودية
- ورقة معلومات مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)
- ورقة معلومات مقدمة من الدول الأعضاء في
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aerea (COCESNA)
- ورقة معلومات مقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا الكوارث الجوية (ACVFFI)
- ورقة مقدمة من ITF
- ٢- البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية
عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨
- الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٣- البند ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة
- الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٤- البند ١٣ من جدول الأعمال: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر
- الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٥- البند ١٤ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات
- الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٦- البند ١٨ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكاو
- الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٧- البند ٢٠ من جدول الأعمال: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"
- الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٨- البند ٢١ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
- الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٩- البند ٢٢ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية
- الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ١٠- البند ٢٥ من جدول الأعمال: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران
- الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

موجز المناقشات

البند ٢٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعرضة على نظر اللجنة التنفيذية (تابع)

١- استأنفت اللجنة التنفيذية (EX/8) النظر في البند ٢٦ من جدول الأعمال ورقة العمل رقم WP/8 ["التطورات الخاصة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)"]. كما واصلت اللجنة مناقشة مسألة الابتكار، الموثقة في إحدى ورقات العمل الرئيسية التي قدمها المجلس (ورقة العمل رقم WP/14 "الابتكار في مجال الطيران") وورقات العمل الأخرى ذات الصلة بهذه المسألة والتي قدمتها الدول والمنظمات الدولية. وقد انصب النقاش بعد ذلك على موضوعات التعاون الإقليمي والجوائح والأحداث المتعلقة بالصحة وتطهير الطائرات من الحشرات، وغير ذلك من المسائل الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسات، الموثقة في إحدى ورقات العمل الرئيسية التي قدمها المجلس، ورقة العمل رقم WP/5 (تقرير عن تطهير الطائرات وتدابير مكافحة ناقلات الأمراض) وورقات العمل الأخرى ذات الصلة بهذه الموضوعات والتي قدمتها الدول والمنظمات الدولية.

المناقشة (تابع)

١- وتعليقاً على بعض ورقات العمل التي قُدمت في الجلسة السابقة، أفاد رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) بأن ورقة العمل رقم WP/113 ("إتاحة اتفاق جديد بين الإيكاو وصناعة الطيران")، التي قدمتها كل من فرنسا وإيطاليا والسويد، قد أبرزت بعض المسائل الهامة. إلا أنه شدد على أن كافة التوصيات الناشئة عن تعاون الإيكاو مع صناعة الطيران لا بد وأن تُعرض على المجلس للنظر فيها وإقرارها، بصرف النظر عن صورة هذا التعاون أو طبيعته. لذا، لإتاحة اتفاق جديد بين الإيكاو وصناعة الطيران، على النحو المقترح في ورقة العمل رقم WP/113، من المهم أن يقوم المجلس، بمساعدة الأمانة العامة، باستعراض تفاصيل مثل هذا التعاون وأساليب عمله لتحديد السبل المثلى لتطبيق ذلك المفهوم قبل اعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن إنشاء المجلس الاستشاري للابتكار (ICN)، المرفق بالورقة. وأكد أيضاً على أن شكل التعاون بين الإيكاو وصناعة الطيران ينبغي ألا يمليه أي قرار للجمعية العمومية.

٢- وفيما يتعلق بورقة العمل رقم WP/268 ("الذكاء الاصطناعي والرقمنة في مجال الطيران") المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، وورقة العمل رقم WP/459 ("الابتكار في مجال الطيران")، وورقة العمل رقم WP/327 ("المفاهيم التشغيلية الجديدة التي تنطوي على نظم مستقلة")، وورقة العمل رقم WP/317 ("طيران التشكيل الآلي") المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، ذكر رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية بأن برنامج عمل اللجنة القانونية العام الذي أقره المجلس قد تضمن بالفعل "الجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات غير المأهولة (بدون طيار) واستيعابها في الطيران المدني" كبنء أول في البرنامج (انظر ورقة العمل رقم WP/78). وأكد أيضاً على أن الأطراف المهتمة بهذه المسألة بإمكانها تقديم ورقات عمل تتعلق بذلك البند إلى اللجنة القانونية في دورتها الثامنة والثلاثين.

٣- وأما بالنسبة لورقة العمل رقم WP/292 ("الحركة الجوية الحضرية") المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، فقد أشار رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية إلى أن الإيكاو تعكف بالفعل على إعداد قواعد وتوصيات دولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومواد إرشادية تتعلق بنظم الطائرات الموجهة عن بُعد. وبالتالي فإن وضع أحكام إضافية تتعلق

بعمليات الحركة الجوية الحضرية، حسبما تدعو إليه ورقة العمل، هي مسألة ينبغي النظر فيها في إطار العمليات المقررة لإيلاء الأولوية لبرنامج عمل الإيكاو.

٤- وذكر مندوب فرنسا بأن أثناء تقديم ورقة العمل رقم WP/113 في الجلسة السابقة (EX/8)، أكد على أن المجلس ستكون لديه حرية اتخاذ قرار بشأن المبادئ الرئيسية المقترحة في ورقة العمل فيما يخص ترتيبات أساليب الإدارة، بما في ذلك الرئاسة والعضوية ومعدل عقد الاجتماعات والتكاليف والنتائج، وأنه كان من المتوخى أن تُعرض التقارير والتوصيات التي يصدرها المجلس الاستشاري للابتكار على نظر المجلس لاستعراضها والبت فيها. ولذلك أعرب مندوب فرنسا عن موافقته على التعليقات التي ذكرها رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية. وأعاد مندوب فرنسا التأكيد على مقترحه المتوافق مع ما جاء في ورقة العمل رقم WP/113، وهو أن مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن الابتكار في مجال الطيران، المرفق بورقة العمل رقم WP/14، المقدمة من المجلس، ينبغي توسيع نطاقه ليشمل فقرة في منطوق القرار يكون نصها على النحو التالي: " **توجّه** المجلس بالنظر على وجه السرعة في تشكيل هيئة ثابتة رفيعة المستوى مع الصناعة لتقديم المشورة الاستراتيجية إلى المجلس بشأن الابتكار في مجال الطيران." وأشار إلى أنه، وبدلاً من ذلك، يمكن للنص المذكور أن يُدرج في تقرير اللجنة التنفيذية تحت البند ٢٦ من جدول الأعمال. وشدد على أهمية إبراز تلك الفكرة لأنها تعكس النقاشات التي دارت في اللجنة الفنية بشأن الابتكار.

٥- وأبدى مندوب كل من أسبانيا وألمانيا وتركيا والأرجنتين، والمراقبان من الأياتا والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، تأييدهم لإدراج النص إما في مشروع قرار الجمعية العمومية أو في تقرير اللجنة التنفيذية ضماناً لعدم إغفال الفكرة، في حين تحدث مندوب السويد عن تفضيله لإدراج النص في التقرير. وفي هذا السياق، أقر مندوب الأرجنتين أيضاً ورقة العمل رقم WP/320، المقدمة من سغافورة والجهات المؤيدة. وأشار المراقب من الأياتا إلى أن الغرض من جميع ورقات العمل التي طالبت بمزيد من التفاعل مع صناعة الطيران كان مناقشة التفاصيل في الجمعية العمومية مع إحالة المسألة إلى المجلس للنظر فيها والبت في أمرها. أما المراقب من المجلس التنسيقي الدولي، الذي مثل جهات التصنيع في مجال الطيران والفضاء عالمياً، فقد أكد على أن مقترحات مندوب فرنسا تلبى الحاجة إلى التعاون الاستراتيجي بين الصناعة والمجلس، دون مبالغة في التقييد.

٦- ووافق رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) على اقتراح مندوب فرنسا بإدراج فقرة منطوق القرار المذكورة في مشروع قرار الجمعية العمومية، المرفق بورقة العمل WP/14 (المقدمة من المجلس).

٧- واقترح المراقب من المجلس التنسيقي الدولي (ICCAIA) تعديل الفقرة ٢ من منطوق القرار المذكور للجمعية العمومية بإضافة كلمة "المنظمة" قبل عبارة "بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع" لتوضيح طريقة تنفيذ العمل الفني دون زيادة في التقييد. وبذلك يصبح نص المادة كما يلي: " **توجّه** المجلس بتقييم مدى الحاجة إلى تطوير إجراءات المنظمة، بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع، بالإضافة إلى الموارد اللازمة، من أجل مواكبة وتيرة تطوير الابتكارات التي تؤثر على التنمية المستدامة للطيران المدني؛". وأكد على أن هذا النص الإضافي المقترح يتوافق مع تعليقات رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية، كما يتفق مع النهج الاستراتيجي المقترح في ورقة العمل WP/113 والذي أيده العديد من المندوبين. ووافق رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي على التعديل المقترح على الفقرة ٢ من منطوق القرار.

٨- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/383، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، أشار المراقب من المجلس التنسيقي الدولي إلى أنه على الرغم من أن منظّمته تدرك ميزات البرمجيات المفتوحة المصدر، فهي تحثّ على توخي الحيلة والحذر

بشأن استخدام مثل هذه البرمجيات في نُظُم الملاحة الجوية وذلك في ضوء المخاوف المتعلقة بحماية حقوق الملكية الفكرية وحوافز الاستثمار الطويل الأجل التي ستجنيها الجهات المعنية في القطاع.

٩- وأعرب مندوب بنغلاديش عن القلق من احتمال أن يؤدي استخدام البرمجيات المفتوحة المصدر في نُظُم الملاحة الجوية إلى مشكلات في التشغيل البيئي، ما يفرض بدوره إلى مخاطر عدم التوافق فيما بين مشغلي خطوط الطيران. واقترح إخضاع هذه المسألة إلى مزيد من الدراسة.

١٠- أما المراقب من الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (FALPA)، فقد وجّه انتباه الحاضرين إلى الفقرة الفرعية (ج) من فقرة الإجراءات في ورقة العمل WP/327، التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، حيث دُعيت الجمعية العمومية إلى أن "تطلب من الإيكاو دراسة الخيارات التي تسمح للقطاع والجهات المعنية الأخرى بتناول المفاهيم التشغيلية الجديدة مثل عمليات الطيران بطيار واحد، وعمليات الطيران بطاقم محدود، وعمليات الأقمار الصناعية الزائفة للارتفاعات الشاهقة (HAPS)، وعمليات الطيران شبه المستقلة؛" مشيراً إلى أن مثل هذه المفاهيم لا تقتصر آثارها على التبعات القانونية فحسب، بل لها تبعات على السلامة أيضاً. وأفاد المراقب أيضاً بأن الاتحاد الدولي يدعم وبشكل كامل أي تطورات من شأنها أن تحسّن معايير السلامة الحالية في النقل الجوي التجاري. واعتبر أن ما يتمتع به الطيران من سجل مشرف في مجال السلامة وثقافة راسخة في هذا الشأن إنما يعتمدان على كوادرات الطيارين المؤهلين تأهيلاً كاملاً والمدرّبين بشكل جيد والحاصلين على قدر كافٍ من الراحة. لذا يتحتم على أي تطوير مستقبلي لهذا المعيار أن يؤدي إلى تحسينه، دون أن يتسبب في تراجع مستويات السلامة والأمن في أي منطقة. ونظراً لتعقيد مهام أطقم القيادة المرتبطة بتزايد معدلات الاعتماد على التشغيل الآلي، وصعوبات الحفاظ على مهارات الطيران اليدوية، والتقدم الملحوظ في مستوى السلامة بفضل إدارة موارد مقصورة القيادة وتدريب العنصر البشري، فإن الاتحاد الدولي يعارض فكرة تطوير عمليات الطيران بطاقم محدود أو عمليات الطيران بطيار واحد. فالإتحاد يرى أن الموارد المحدودة المتاحة لتطوير السلامة من الأفضل استغلالها في إعداد مبادرات أقوى لتدريب الطيارين في عمليات الطيران متعددة الطواقم. ويتلخص موقف الإتحاد في أن عمليات الطيران بطاقم محدود تنطوي على مخاطر إضافية كبيرة مقارنةً بعمليات الطيران بطيارين اثنين، مما يعني أنها ستؤدي إلى انخفاض خطير في مستويات سلامة الطيران. وأشار مراقب من الاتحاد الدولي إلى أن رؤية منظمته حول هذه المسألة ترد مُفضّلةً في ورقة العمل WP/426 ("عمليات الطيران بطاقم محدود") التي قدمها الإتحاد إلى اللجنة الفنية للنظر فيها.

١١- وإيجازاً للنقاش الذي دار حول الابتكار، أشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية تتفق مع التقييم الوارد في ورقة العمل WP/14، المقدمة من المجلس. وأشارت اللجنة إلى أن ميزانية البرنامج العادي للمنظمة محدودة وأن ذلك يمثل عقبة كبيرة أمام قدرتها على مواكبة الابتكارات. ووافقت اللجنة التنفيذية على ضرورة إجراء تقييم لأسلوب الإيكاو فيما يتعلق باستيعاب الابتكار. ولئن وافقت اللجنة على مضمون الورقة WP/113، المقدمة من فرنسا وإيطاليا والسويد، وهو أن الارتباط الوثيق بصناعة الطيران على المستوى التنفيذي يمكن أن ينطوي بالفعل على فوائد للمنظمة، فقد أشارت إلى ضرورة تحديد اختصاصات واضحة لمثل هذا الارتباط، وأن الأمر يتطلب المزيد من الدراسة والتفكير. وفي هذا السياق، لم تؤيد اللجنة التنفيذية مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/113، لكونه بالغ التقييد، فضلاً عن كونه لم يصل إلى بعد إلى درجة النضج المطلوبة. ومع ذلك، وافقت اللجنة التنفيذية على ضرورة تكثيف الحوار بين الصناعة والإيكاو وأنه ينبغي توجيه المجلس لمعالجة هذه المسألة. وتمشياً مع هذا الاتجاه، وافقت اللجنة على إضافة فقرة إضافية عن الابتكار إلى منطوق مشروع القرار المرفق بورقة العمل WP/14.

١٢- وبخصوص ورقة العمل WP/383، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، أشارت اللجنة التنفيذية إلى أهمية البرمجيات الحرة مفتوحة المصدر (FOSS) بالنسبة لأوساط الابتكار، وأنها ستكون ضمن طلبات الجمعية العمومية المقدمة لكي ينظر فيها المجلس. واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/320 (المقدمة من سنغافورة والدول المؤيدة) وأحاطت علماً بالإجراءات المقترحة فيها. ووافقت اللجنة على أن ينظر المجلس في محتوى الورقة لدى تقييمه لأسلوب الإيكاو في تبني الابتكار.

١٣- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/342، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأن الطلب الموجّه للإيكاو بالنظر في إقامة إطار يمكن لها العمل من خلاله مع قطاع الطيران لصياغة أحكام تتعلق بالتكنولوجيات الجديدة التي دخلت حديثاً إلى المجال الجوي، هو طلب يتسق مع نتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) وكذلك مع ورقة العمل A40-WP/14 التي قدّمها المجلس. ووافقت على أن تُنظّم الطائرات غير المأهولة ينبغي أن تكون محل تركيز في إطار التقييم الذي ستقدمه الجمعية العمومية للمجلس للنظر فيه.

١٤- وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً بمحتوى ورقة العمل WP/268، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدني (CANSO)، وبورقات العمل WP/327 و WP/317 و WP/459، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، كما أحاطت علماً بحجم وعمق العمل الفني الذي لا يزال يتعين القيام به لوضع مثل هذه القواعد والتوصيات الدولية بقصد تيسير أنشطة تطوير تكنولوجيات الطيران الجديدة والناشئة، والتي مع ذلك يصعب التكهن بها. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بأن اللجنة القانونية تعكف بالفعل على النظر في دراسة بشأن نُظْم الطائرات الموجهة عن بُعد، وأنه يمكن للأطراف الراغبة أن تنظر في تقديم ورقة خلال الدورة المقبلة للجنة القانونية (الدورة الثامنة والثلاثون) بشأن مسألة دراسة التبعات القانونية للطيران الآلي. وأقرت اللجنة التنفيذية بأن المعلومات التي وردت في ورقة العمل WP/292، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، بشأن مسألة الحركة الجوية الحضرية، سينظر فيها المجلس لدى اضطلاعها بتقييم الإجراءات، وكذلك ضمن عملياته المقررة لتحديد أولويات برنامج عمله.

١٥- وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأن جميع الأنشطة المقترحة في ورقات العمل بشأن الابتكار كانت غير ممولة وربما لا يتسنى الاضطلاع بها إن لم تتوفر موارد إضافية. وأوصت اللجنة التنفيذية باستعراض المقترحات، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية البرنامج العادي للسنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢ ورهنأ بتوافر الموارد من خارج الميزانية. وفي هذا الصدد، شجعت اللجنة أيضاً الإيكاو على النظر في طرق جديدة تمكّنها من الحصول على موارد وخبرات من خارج الميزانية.

التعاون الإقليمي

١٦- وقدّم وفد قطر ورقة العمل WP/136 ("تعديل سياسة الإيكاو للتعاون الإقليمي")، التي أبرزت الحاجة إلى تحسين سياسة وإطار التعاون الإقليمي في الإيكاو، التي اعتمدها الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين، وذلك على ضوء الخبرة المكتسبة منذ تنفيذ تلك السياسة بين الإيكاو (المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية) والمنظمات الإقليمية والهيئات الإقليمية للطيران المدني، وذلك لتحقيق الهدف الرئيسي منها بشكل أفضل، وهو "تجنب الازدواجية وتحقيق التنسيق في جميع الأقاليم". وتمثلت الفكرة الرئيسية في ضمان تحسين التنسيق والاتساق عبر المناطق الجغرافية المحددة بوصفها أقاليم الإيكاو من حيث اللوائح الوطنية والشروط والإجراءات التشغيلية على أساس القواعد والتوصيات الدولية (SARPs). ومع الإقرار بالجهود الهامة التي بُذلت لتحقيق هذا التنسيق بين الدول المعتمدة لدى المكتب الإقليمي نفسه، أكدت ورقة العمل على ضرورة تكثيف الجهود بين المناطق الجغرافية المحددة وأقاليم الإيكاو، لاسيما متى كانت المنظمات الإقليمية القائمة والهيئات الإقليمية للطيران المدني تشمل دولاً

تنتهي إلى مكتبين أو أكثر من المكاتب الإقليمية، وقد تم إنشاؤها على أساس ثقافة وتاريخ ولغة مشتركة، والتي من شأنها تعزيز عملية التنسيق.

١٧- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/136 إلى أن تطلب من المجلس تعديل سياسة الإيكاو للتعاون الإقليمي والقيام باتخاذ التدابير التالية:

- (أ) أن يشجع المنظمات الإقليمية والهيئات الإقليمية للطيران المدني على تنظيم فعاليات متعددة الأقاليم (حلقات دراسية، وحلقات عمل، ودورات تدريبية، وما إلى ذلك) بالتعاون مع مكتبين إقليميين أو أكثر حسب التوزيع الجغرافي لدولها الأعضاء؛
- (ب) أن يطلب إلى المكاتب الإقليمية للإيكاو تعزيز مشاركتها في هذه الفعاليات متعددة الأقاليم بما يسمح بتنسيق أفضل في جميع الأقاليم؛
- (ج) أن يشجع الدول على المشاركة في هذه الفعاليات متعددة الأقاليم مع المنظمة الإقليمية أو الهيئة الإقليمية للطيران المدني التي تنتمي إليها، لتكون فعالة من حيث التكلفة في استخدام الموارد البشرية وإنفاقها وحسن إدارة مواردها البشرية.

١٨- وأُحيط علماً بتقديم ورقة المعلومات التالية: WP/424 ("التعاون الفني مع منظمة الطيران المدني والمنظمات الدولية والإقليمية في مجال الطيران المدني")، المقدمّة من المنظمة العربية للطيران المدني.

المناقشة

١٩- أشار رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) إلى موافقة الأمانة العامة على الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/136، وبأنه ينبغي على الإيكاو مراجعة السياسة الحالية للتعاون الإقليمي.

٢٠- ونظراً لعدم وجود تعليقات أخرى، أشار الرئيس إلى موافقة اللجنة التنفيذية على أنه لضمان تعاون أفضل بين الإيكاو والمنظمات الإقليمية، وكذلك هيئات الطيران المدني الإقليمية، ينبغي أن تقوم الإيكاو بمراجعة سياسة التعاون الإقليمي الحالية التي وُضعت في الأصل منذ قرابة عقد من الزمن.

الجائحات والأحداث الصحية وتطهير الطائرات من الحشرات

٢١- وذكر الرئيس بأن ورقة العمل رقم WP/5 ("تقرير عن تطهير الطائرات وتدابير مكافحة ناقلات الأمراض")، التي قدمها المجلس، قد ناقشتها اللجنة التنفيذية في جلستها السادسة التي عُقدت في ٢٩/٩/٢٠١٩ تحت البند ١٤ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات.

٢٢- وقدم المراقب من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) ورقة العمل رقم WP/132 ("آراء الأياتا بشأن الاستجابة للأوبئة والأحداث المتعلقة بالصحة العامة")، التي سلطت الضوء على أهمية الاستجابة الفعالة والمناسبة للأحداث الكبرى المتعلقة بالصحة العامة، بما في ذلك الأوبئة، والعلاقة المهمة بين مثل هذه الأحداث والسفر الدولي. وشددت الورقة على أن الطيران يمكن أن يؤدي دوراً محورياً في التصدي لحالات لتفشي الأوبئة، مثلاً عن طريق تيسير سبل إيصال الخبرات الطبية والأدوية إلى المتضررين. وذكر بأن منظمة الصحة العالمية وغيرها من وكالات الصحة العامة ذات البعد الدولي قد قدمت المشورة المدروسة بشأن الاستجابة المثلى لحالات تفشي الأوبئة، وشددت على أهمية أن تتبع الدول إرشادات منظمة الصحة العالمية (WHO)

وغيرها من الهيئات الصحية المعنية لدى استجابتها للأوبئة وغيرها من الأحداث الكبرى المتعلقة بالصحة العامة. وعلى وجه الخصوص، أكدت الورقة على أن القرارات الأحادية التي تتخذها الدول لتطبيق تدابير تعوق حركة الركاب والبضائع، قد تتسبب أيضاً في تعطيل السفر الجوي والتجارة، وفرض قيود لا داعي لها على قدرة الدول على الاستجابة للأوبئة، مثلاً عن طريق إعاقة وصول خبراء الصحة أو نقل العينات البيولوجية. وأشارت الورقة إلى أن الاتحاد الدولي للنقل الجوي كان دوماً داعماً لبرنامج "الترتيب التعاوني للوقاية من الأحداث المتعلقة بالصحة العامة في مجال الطيران المدني وإدارتها" (كابسكا) منذ إنشائه بقيادة الإيكاو، وأن الاتحاد يعتبر التعاون الموثوق بين القطاعين العام والخاص ضرورياً لاستجابة عالمية فعالة لحالات الطوارئ المتعلقة بالصحة العامة.

٢٣- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/132 إلى القيام بما يلي:

- (أ) إعادة التأكيد على أهمية اتباع نهج متماسك/شراكة من جانب جميع الأطراف في الاستعداد لمواجهة الأوبئة أو حالات الطوارئ المتعلقة بالصحة العامة والاستجابة لها؛
- (ب) حثّ جميع الدول على التقيد بتوجيهات منظمة الصحة العالمية أثناء تفشي الأمراض التي تهدد الصحة العامة، واتباع اللوائح الصحية الدولية، وبصورة خاصة، تجنب القرارات الانفرادية لاستحداث إجراءات لمراقبة الحدود، ومتطلبات الفحص واشتراطات اللقاحات أو غيرها من التدابير التي تعوق السفر، والتي لا تتماشى مع توجيهات منظمة الصحة العالمية؛
- (ج) مطالبة المجلس بمواصلة العمل مع المنتدى الاقتصادي العالمي والأطراف الدولية الأخرى بشأن تطوير "مسرّع التأهب لمواجهة الأوبئة" لتسهيل الاستجابة المنسقة لتفشي الأمراض المثيرة للقلق على الصعيد الدولي؛
- (د) الطلب من المجلس مواصلة تطوير العمل بشأن الترتيب التعاوني للوقاية من الأحداث المتعلقة بالصحة العامة في مجال الطيران المدني وإدارتها.

٢٤- وأُحيط علماً بتقديم ورقات المعلومات التالية: WP/546 ("المسافرون الدوليون قد يكونوا حاملين لحُمى الخنازير الأفريقية")، التي قدمتها كندا؛ و WP/90 ["آلية التعاون العالمي في قطاع الطيران المدني بشأن منع والتصدي للمخاطر التي تهدد صحة الشعوب (برنامج كابسكا)"]، المقدمة من الاتحاد الدولي للملاحة الفضائية (IAC).

المناقشة

٢٥- تعليقاً على ورقة العمل WP/132، أشار رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) إلى أن الأمانة العامة تقدّر وتتفق مع آراء الأيأا بشأن الاستجابة للجائحات والأحداث المتعلقة بالصحة العامة، وحث الدول على التعاون مع برنامج كابسكا والتقيد بتوجيهات منظمة الصحة العالمية أثناء تفشي الأوبئة التي تهدد الصحة العامة. إلا أن الأمانة العامة أبدت قلقها بشأن توافر الموارد اللازمة لمواصلة تطوير أعمال برنامج كابسكا.

٢٦- وفي غياب أي تعليقات أخرى، أفاد الرئيس بأن اللجنة التنفيذية أيدت مقترحات الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) التي وردت في الورقة WP/132، وأحاطت علماً بوجود العديد من المبادرات التي تعالج القضايا التي أثارها الورقة، وحثت الدول على التعاون مع برنامج كابسكا ومنظمة الصحة العالمية. ووافقت اللجنة على أن تواصل الإيكاو تطوير عمل برنامج كابسكا، رهناً بتمويل الأولويات الحالية من ميزانية البرنامج العادي للسنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

ورقات أخرى

٢٧- قدم مندوب إندونيسيا ورقة العمل WP/318 ("إعداد المطارات لمواجهة حالات الكوارث")، التي شددت على أهمية أن تكون المطارات مستعدة لمواجهة الكوارث بقصد تعزيز القدرة على الاضطلاع بعمليات إخلاء البشر وإدارة مساعدات الإغاثة الواردة بأكبر قدر ممكن من الكفاءة. كذلك أبرزت ورقة العمل لوائح الطيران المتعلقة بهذه المسألة في إندونيسيا، ومنها القانون رقم ٢٤ لسنة ٢٠٠٧ بشأن "إدارة الكوارث"، لا سيما الفقرة ٣ من المادة ٤، التي تنص على أن الهدف من إدارة الكوارث هو "ضمان أن يكون سلوك إدارة الكوارث سلوكاً مخططاً ومتكاملاً ويتسم بالتنسيق والشمول". وتناولت أيضاً بالتفصيل الخطة الرئيسية الوطنية التي وضعتها إندونيسيا وفقاً للمادة ١٩٤ من قانون الطيران الإندونيسي رقم ٢٠٠٩/١. وقد حددت الخطة ٧٤ مطاراً ملائماً يمكن للطائرات استخدامها للمساعدة في حالات الكوارث، فضلاً عن المطارات المحورية لدعم العمليات في إدارة مساعدات الإغاثة الواردة وعمليات الإجلاء.

٢٨- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/318 إلى القيام بما يلي:

(أ) أن تطلب إلى المجلس استعراض القواعد والتوصيات الدولية القائمة المتعلقة بالمطارات؛
 (ب) أن تطلب إلى الإيكاو تحديد وتطوير أحكام من أجل دعم الإجراءات التشغيلية للمطارات فيما يتعلق بإدارة الكوارث.

٢٩- وقدم مندوب كيريباتي ورقة العمل رقم WP/442 ("تسهيل حضور اجتماعات الإيكاو") التي سلطت الضوء على أن الدول الصغيرة واجهت مشاكل وتحملت تكاليف زائدة نظير استخراج تأشيرات الدخول ووثائق السفر للمشاركة في فعاليات واجتماعات الإيكاو، وذلك نتيجة للقيود المفروضة على التعامل مع القنصليات وضرورة استصدار تأشيرة دخول لمرة واحدة لكل سفرة إلى الإيكاو. وحيث إن ذلك قد حدّ من قدرة تلك البلدان على المشاركة بشكل كامل في اجتماعات وفعاليات الإيكاو، طُلبت المساعدة من الأمانة العامة للإيكاو والمكاتب الإقليمية للاتصال بالهيئات ذات الصلة في كندا والدول المضيفة للمكاتب الإقليمية من أجل تسهيل عملية استصدار التأشيرات والدخول للمندوبين من الدول الصغيرة من خلال إصدار تأشيرات دخول متعددة السفرات للمندوبين المعتمدين الذين يحضرون اجتماعات وفعاليات الإيكاو.

٣٠- ودُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/442 إلى القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بالصعوبات التي تواجهها الدول الصغيرة في المشاركة في فعاليات واجتماعات الإيكاو الإقليمية والدولية؛
 (ب) التماس المساعدة من المكاتب الإقليمية والأمانة العامة للإيكاو في الاتصال بوزارات الخارجية المعنية لتسهيل الدخول المتكرر لمسؤولي الطيران من الدول الصغيرة لحضور فعاليات واجتماعات الإيكاو.

٣١- وقدم مندوب قطر ورقة العمل رقم WP/135 ("تحقيق الاتساق على مستوى جميع أهداف الإيكاو الاستراتيجية") والتي أحاطت علماً بأن خطة أعمال الإيكاو قد حددت خمسة أهداف استراتيجية وألويات شاملة لكي تسترشد بها المنظمة عند تنفيذها لأنشطتها ولكي تستعين بها الدول الأعضاء من أجل تحقيق شبكة نقل جوي مأمونة وسليمة وفعالة وقابلة للاستدامة الاقتصادية ومسؤولة بيئياً. وأوضحت الخطة أن ثلاثة من أصل خمسة أهداف استراتيجية هي فقط التي تستند إلى خطط عالمية وما يقترن بها من خرائط طريق ["الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP)، و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP)، و"الخطة العالمية لأمن الطيران" (GAScP)]، وقد عملت هذه الخطط جميعها على مساعدة مجتمع الطيران على تحقيق أهداف كل خطة من خلال إطار مرجعي منظم ومشارك لجميع الجهات المعنية.

٣٢- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/135 إلى أن تطلب من المجلس ومن الأمانة العامة القيام بما يلي:

- (أ) إعداد خطط العمل وما يرتبط بها من خرائط طريق للهدفين الاستراتيجيين المتعلقين بحماية البيئة والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي لضمان الاتساق فيما بين جميع الأهداف الاستراتيجية؛
- (ب) ربط الخطط العالمية بخطة الإيكاو للأعمال.

٣٣- وقدم المراقب من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) ورقة العمل رقم WP/167 ("تعزيز الدور الحساس المتعلق بالسلامة لأعضاء طاقم الطائرة من خلال الاعتراف بذكرى يوم دولي لطواقم العمل في الطائرات") والتي سلطت الضوء على أنه وفقاً لتوقعات الإيكاو، ستحتاج صناعة الطيران عالمياً إلى أكثر من ١ ١٨٥ ٠٠٠ من أعضاء طواقم الطائرات بحلول عام ٢٠٣٧، وهو أعلى رقم في جميع فئات العاملين في مجال الطيران. وأكدت الورقة على أن الاتحاد الدولي لعمال النقل، باعتباره المنظمة العالمية الوحيدة التي تمثل النقابات التي تضم مئات الآلاف من أطقم الطائرات في أكثر من ١٠٠ دولة، على استعداد هو ومكاتبه الإقليمية العشرة للتعاون مع الإيكاو وجميع الجهات المعنية لتخصيص يوم واحد في العام ليكون نقطة محورية لتعزيز السلامة داخل المقصورة والترويج للدور الذي يؤديه طاقم الطائرة في السلامة. وسُتغل هذه الفرصة أيضاً لإبراز العمل الذي تقوم به الإيكاو وتبسيط الضوء على قطاع الطيران.

٣٤- وأوضحت الورقة أنه نظراً لاحتواء وظيفة طاقم الطائرة على نسبة عالية من عمالة النساء، فإن تعزيز الدور الحساس والمتعلق بالسلامة الذي يؤديه طاقم الطائرة له جانب قوي يخص المساواة بين الجنسين ويساعد منظمة الطيران المدني الدولي في المساهمة في تحقيق الهدف ٥ من "أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة" وتعزيز إيجاد التوازن بين الجنسين في القوة العاملة في مجال الطيران، وهي أولوية لبرنامج الإيكاو "الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP). ووجه المراقب من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) عناية الحاضرين إلى ورقة المعلومات WP/501 (إنشاء يوم دولي رسمي لطاقم الطائرة) التي قدمها الاتحاد، والتي أشارت إلى أن الكثير من شركات الطيران والمنظمات حول العالم دأبت على الاحتفال بصفة غير رسمية باليوم العالمي لطواقم الطائرات في يوم ٣١ مايو من كل عام وذلك على مدى الخمس سنوات الماضية.

٣٥- دُعيت الجمعية العمومية في ورقة العمل WP/167 إلى القيام بما يلي:

- (أ) مطالبة المجلس بإنشاء "يوم دولي سنوي لأفراد طواقم الطائرات" لتعزيز الوعي بدورهم من أجل جذب المتخصصين في مجال الطيران في المستقبل إلى الصناعة من خلال برنامج ال (NGAP)؛ بالإضافة إلى زيادة وعي الدول الأعضاء بـ"دليل الإيكاو للتدريب على سلامة طواقم مقصورات الطائرات" وغير ذلك من أحكام الإيكاو المتعلقة بسلامة مقصورات الطائرات؛
- (ب) الاعتراف بالتاريخ الحالي والواقع في ٣١ مايو كيوم غير رسمي لطواقم مقصورات الطائرات، والذي احتفلت به شركات ومنظمات الطيران من ٣٢ دولة عضو على الأقل في عام ٢٠١٩.

٣٦- وأُحيط علماً بأنه تم تقديم ورقات المعلومات التالية: ورقة العمل رقم WP/541 ("القمة العالمية للطيران ٢٠١٩") المقدمة من المملكة العربية السعودية؛ وورقة العمل رقم WP/480 ("حالة صناعة المطارات: العمل من أجل جعل قطاع المطارات أكثر استدامة") المقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)؛ وورقة العمل رقم WP/483 ("مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) ٦٠ عاماً من الخدمة في النقل الجوي الدولي")، المقدمة من الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)؛ وورقة العمل رقم WP/500 ("إنشاء يوم عالمي لضحايا حوادث الطائرات

وعائلاتهم") المقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا الكوارث الجوية (ACVFFI)؛ وورقة العمل رقم WP/501 ("إنشاء يوم دولي رسمي لطواقم الطائرة") المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF).

المناقشة

٣٧- وأعرب مندوبو كل من المكسيك وأسبانيا وبنغلاديش وميانمار وموزمبيق عن تأييدهم لورقة العمل WP/318، التي قدمتها إندونيسيا. وشدد مندوب أسبانيا في هذا الصدد على ضرورة أن ينظر المجلس في وضع أحكام لتوفير الدعم الشامل للإجراءات التشغيلية التي تطبقها المطارات في إدارة الكوارث، مع مراعاة المبادرات المتعددة الموجودة بالفعل في الإيكاو.

٣٨- وأشار مندوب بنغلاديش إلى أن محتوى الورقة وثيق الصلة بما تمر به بلاده من كوارث طبيعية كثيرة نتيجة تغير المناخ، ومن ثم فقد طلب أن تدرس الإيكاو المسألة لضمان ألا تشكل أي من المواد المقترحة انتهاكاً لسيادة الدولة.

٣٩- وأعرب مندوب موزمبيق عن تأييده التام للإجراءات المقترحة في الورقة، وذكر بأنه في ٢٠١٩/٣/١٤، تسبب إعصار إيداي في انهيار أرضي بالقرب من مدينة بيرا في بلاده، مخلفاً ما يقرب من ٧٠٠ قتيل، فضلاً عن الدمار الشامل الذي لحق بالممتلكات والمحاصيل.

٤٠- وأشار المراقب من المجلس الدولي للمطارات (ACI) إلى أن منظمته رحبت من حيث المبدأ العام بأهمية تحضير المطارات لمواجهة الكوارث، وأوضح أنها قد تعاونت مع الإيكاو ومع شركاء آخرين في القطاع لتقديم المساعدة في هذا الصدد. وقد اعتبر المجلس الدولي للمطارات أن من الضروري إيلاء الأولوية للخدمات، التي يجب ألا تشكل هي ذاتها عبئاً على البنية الأساسية المتهالكة بالفعل. وأفاد بأن الأعضاء في المجلس الدولي للمطارات لديهم بالفعل عدد من المبادرات في هذا الشأن. وفي إطار التأكيد على رغبة منظمته في مواصلة العمل مع الإيكاو وغيرها من المنظمات لتحقيق تقدم في هذا الصدد، أوضح المراقب أن المجلس قد نشر بالفعل أدلة عن التخطيط للطوارئ واستمرارية الأعمال. وبالإشارة إلى الموجز التنفيذي لورقة العمل WP/318، أشار المراقب إلى أن المجلس الدولي للمطارات يؤيد الفقرة ب) من فقرة الإجراءات والتي من شأنها أن تسهم في تحقيق تقدم. ومع ذلك، فالمجلس لا يرى أن الفقرة أ) ضرورية في هذه المرحلة لأنها ترتبط بالتغييرات المحتملة في قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية. لذا فالمجلس يرى أن من الأفضل اتباع نهج طوعي في المرحلة المقبلة.

٤١- وأشار رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) إلى أنه بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٤ ("استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران")، رأت الإيكاو بالتعاون مع مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA) مجموعة من الجهات المعنية في مجال الطيران والمساعدات الإنسانية لضمان توافر المواد الإرشادية والأدوات اللازمة لتقديم المساعدة المنسقة المنقولة جواً ووصولها في التوقيت المناسب عقب وقوع كارثة طبيعية. وقد سعت الإيكاو والمكتب إلى الاستفادة من المواد والممارسات الجيدة الموجودة بالفعل لتزويد الدول وجميع الجهات المهتمة بهذا الموضوع بقاعدة بيانات تضم معلومات مفيدة وعملية. كما أكد رئيس قسم التخطيط أيضاً على أن الإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/318 ربما تكون لها تبعات على الموارد لأن العمل المقترح القيام به ليس مدرجاً في برنامج عمل الملاحة الجوية ضمن ميزانية البرنامج العادي للفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢.

٤٢- وأعرب مندوب المكسيك عن تأييده لورقة العمل WP/442 (التي قدمتها كيريباتي)، مؤكداً على أن الكثير من الدول، وليس فقط الدول الصغيرة، تواجه صعوبات بالغة وتكاليف باهظة للحصول على تأشيرات الدخول ووثائق السفر اللازمة للمشاركة في فعاليات الإيكاو واجتماعاتها، وبالتالي يتعذر عليها الحضور. وشدد على أنه يصبح من الضروري إذن التماس مساعدة

المكاتب الإقليمية والأمانة العامة للإيكاو في التواصل مع وزارات الشؤون الخارجية لتسهيل إجراءات الدخول المعتادة لمسؤولي الطيران من جميع الدول المعنية بقصد حضور فعاليات واجتماعات الإيكاو.

٤٣- وأوضح مندوب أستراليا أن بلاده تؤيد أيضاً هذه الورقة، مشيراً إلى أن هذه المسألة أثّرت قبل عام واحد تقريباً في المؤتمر الخامس والخمسين للمديرين العاميين للطيران المدني (DGCAs) في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، ومع ذلك لم يتخذ إلى الآن أي إجراء لمعالجة هذه المشكلة. وأفاد بأنه على الرغم من أن دولاً كثيرة تواجه مشكلات مماثلة، فإن الوضع يكون أصعب بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة النامية، وذلك بسبب صغر حجم البعثات الدبلوماسية للدول المضيفة لديها، والقدرة المحدودة لتلك البعثات على إصدار تأشيرات الدخول.

٤٤- وأفادت مندوبة كندا بأن حكومة بلادها تبذل قصارى جهدها لتقديم خدمات عالية الجودة لجميع عملائها، وأقرت بوجود بعض الصعوبات في حالة التعامل مع الدول الأصغر حجماً الراغبة في حضور اجتماعات الإيكاو وفعاليتها. وأكدت على أن كندا تلتزم بتحسين جودة الخدمات المقدمة، كما يتضح من شبكاتها الضخمة لمراكز استخراج تأشيرات الدخول. فهناك حالياً ١٥٣ مركزاً لاستخراج تأشيرات الدخول في ١٠٤ دولة، والعدد أخذ في الازدياد، وتخدم هذه المراكز تقريباً ما بين ٩٦ إلى ٩٨ في المئة من مقدمي طلبات استخراج التأشيرات وذلك في الدول التي يقيمون بها. وأكدت مندوبة كندا للجنة التنفيذية على أن حكومة بلادها ستواصل استعراض المسألة المعروضة في ورقة العمل WP/442، وستعمل على وضع حل للوصول إلى الشكل الأمثل لتقديم الخدمات للدول مثل كيريباتي.

٤٥- وانضم مندوبو فرنسا وأسبانيا وتوفالو وسنغافورة والاتحاد الروسي وتركيا والنيجر واليونان وإريتريا إلى مندوبي المكسيك وأستراليا في تأييد ورقة العمل WP/442 (التي قدمتها كيريباتي). وأشار مندوب توفالو في هذا الصدد إلى أن تجربته الشخصية في القدوم إلى مونتريال لحضور هذه الجمعية العمومية لم تكن تجربة إيجابية، إذ اضطر إلى السفر إلى مدينة سيدني لحل مشكلة ما في التأشيرة التي حصل عليها لدخول كندا، على الرغم من الموافقة عليها على الإنترنت. ومع التأكيد على أن حضور اجتماعات وفعاليات الإيكاو مسألة مكلفة بشدة للدول الصغيرة من أمثال توفالو وكيريباتي، فقد أكد أيضاً على أن تسهيل استخراج تأشيرات الدخول ووثائق السفر سيساعدها بالقطع على الحضور والمشاركة بصورة فعالة في اجتماعات الإيكاو.

٤٦- وأبدت مندوبة سنغافورة اتفاقها مع الآراء التي أعرب عنها مندوب أستراليا، واقترحت أن أحد الحلول الممكنة هو أن تقوم الدول التي تستضيف اجتماعات وفعاليات الإيكاو بتيسير منح تأشيرات الدخول للمندوبين. ووجهت الشكر أيضاً إلى حكومة كندا على جهودها في تيسير إجراءات استخراج تأشيرات الدخول للمندوبين الراغبين في حضور الدورة الأربعين للجمعية العمومية.

٤٧- وذكّر مندوب الاتحاد الروسي بتجربة بلاده في تيسير مشاركة فرق كرة القدم في كأس العالم الذي نظّمته الفيفا في ٢٠١٨ من خلال إصدار تأشيرات دخول إلكترونية، واقترح على الدول الأخرى التي تستضيف اجتماعات الإيكاو النظر في تطبيق ذلك الحل.

٤٨- وأعرب مندوب تركيا عن بالغ تقديره لما بذلته الحكومة الكندية من جهود لتيسير التعامل مع طلبات استصدار تأشيرات الدخول التي قدمها المندوبون الراغبون في حضور اجتماعات الإيكاو وفعاليتها، ومع ذلك فقد أبدى المندوب تأييده للإجراء المقترح في ورقة العمل WP/442 نظراً للصعوبات التي تواجهها الدول الأصغر على النحو الوارد ذكره في الورقة. وأكد على ضرورة تطبيق تدابير التخفيف من مثل هذه الصعوبات عالمياً.

٤٩- وأعربت مندوبة النيجر عن تقديرها لسفارة كندا في داكار، عاصمة السنغال، على سرعة إصدار تأشيرات الدخول التي منحها لأعضاء وفد بلادها كي يتسنى لهم السفر إلى مونتريال لحضور فعاليات الجمعية العمومية.

٥٠- وأشار رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) إلى أن الأمانة العامة للإيكاو تقدم الدعم المتعلق بالحصول على تأشيرات الدخول للوفود والمشاركين في اجتماعات الإيكاو وفعاليتها، وذلك بموجب الاتفاق المبرم بين مقر الإيكاو والبلد المضيف، كندا. وتتولى إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإيكاو تقديم هذا الدعم المتعلق بتأشيرات الدخول، لدى تلقيها لطلب رسمي من السلطات الرسمية بالدول الأعضاء المعنية. ومع ذلك، فالأمانة العامة على علم ببعض الصعوبات التي ربما تواجهها بعض الدول الأعضاء في الحصول على تأشيرات الدخول إلى كندا، ليس فقط بسبب المهلة الزمنية اللازمة لإتمام إجراءات الجوازات، وإنما أيضاً بسبب بعض المشكلات اللوجيستية كعدم وجود قنصليات كندية لإصدار التأشيرات في البلد الذي يقيم فيه مقدم الطلب، ما يُحتم عليه السفر إلى بلد آخر. وأضاف أيضاً رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية أنه بمجرد استلام ورقة العمل WP/442، أُحيلت المخاوف الواردة بها على الفور إلى عناية السلطات الكندية، وأن السلطات الكندية، بالتنسيق مع سلطات الجوازات والهجرة المعنية، التزمت بزيادة تيسير إصدار تأشيرات الدخول المناسبة للمندوبين المشاركين في اجتماعات الإيكاو وفعاليتها. وأكد الوفد الكندي للأمانة العامة مجدداً أن كل الجهود الممكنة سُبذلت لإصدار تأشيرات الدخول في أوانها للمندوبين المعنيين حسب الأصول، مع مراعاة التنسيق في الوقت المناسب مع الإيكاو، ويشمل ذلك مندوبي كيريباتي.

٥١- وانتهز رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) هذه الفرصة لتذكير كافة الدول الأعضاء بأن تُبلغ الإيكاو، وفقاً للإجراءات المقررة، بأسماء المندوبين المرشحين لحضور اجتماعات الإيكاو وفعاليتها بمقر المنظمة، وأن تطلب من الأمانة العامة الدعم المتعلق باستصدار تأشيرات دخول البلاد، وذلك كي يتسنى منحهم التسهيلات المتعلقة بالتأشيرات بالتعاون مع السلطات الكندية. وأكد على أن الأمانة العامة ستقدم نفس التسهيلات لمندوبي اجتماعات وفعاليات الإيكاو التي تُعقد في الدول التي تستضيف مكاتب الإيكاو الإقليمية، وكذلك في الدول الأخرى، شريطة أن تتلقى الأمانة العامة طلبات رسمية للحصول على الدعم المتعلق بالتأشيرة في مكاتب الإيكاو الإقليمية، بالتنسيق مع المقر، حسب الاقتضاء.

٥٢- وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/135 (التي قدمتها قطر)، أشار مندوب أستراليا إلى أن بلاده لا تؤيد مقترح وضع خطط عالمية وما يرتبط بها من خرائط طريق بخصوص الهدفين الاستراتيجيين "حماية البيئة" و"النتمية الاقتصادية للنقل الجوي". وفي هذا الصدد، أوضحت أستراليا أنه على الرغم من أن الخطط العالمية الثلاث تتعلق بمجالات ذات قواعد قياسية ملزمة وتوصيات دولية واضحة وأهداف قابلة للقياس، يظل النقل الجوي يشكل مجالاً تتمتع فيه الدول بحرية اتخاذ القرارات بشأن سياساتها وتطبيق التدابير التي تلائم أوضاعها. ورأت أستراليا أن جزءاً من نجاح "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية"، وربما "الخطة العالمية لأمن الطيران"، يُعزى إلى كون أهداف كل هذه الخطط تتسم بطابع عالمي وإمكانية القياس. وفي نظر أستراليا، ثمة خطط عالمية أخرى لا يمكن أن تحظى بالمستوى ذاته من التوافق العالمي. وتدرك أستراليا أيضاً أن وضع وتحديث الخطط العالمية مسألة تستلزم توفير الموارد، وهي تفضل أن تُستغل موارد الإيكاو المحدودة في مساعدة الدول بدلاً من وضع خطط عالمية جديدة ورصد تنفيذها.

٥٣- وأعرب كل من مندوب سنغافورة ومندوب المكسيك عن اتفاقهما مع وجهة النظر هذه، وأشار مندوب المكسيك إلى أن المجلس قد ناقش بالفعل إمكانية وضع خطط عالمية إضافية للهدفين الاستراتيجيين "حماية البيئة" و"النتمية الاقتصادية للنقل الجوي"، وأن المجلس قد خلص إلى أن الموضوع لم يصل بعد إلى درجة كافية من النضج وأنه يلزم إخضاعه إلى مزيد من النظر والدراسة.

- ٥٤- وذهب مندوب فرنسا إلى أن مسألة وضع خطط عالمية إضافية ينبغي تقريرها على أساس كل حالة على حدة.
- ٥٥- وأبدى المراقب من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) تأييده للإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/135، متفقاً مع قطر حول كون خطط الإيكاو العالمية وخرائط الطريق المرتبطة بها أداة ممتازة لمساعدة الدول وقطاع الطيران. وأكد أيضاً على أن الطريقة المثلى لتحسين التنفيذ هي التوفيق بين الخطط العالمية لضمان الاتساق فيما بينها.
- ٥٦- ثم انتقل النقاش إلى ورقة العمل WP/167 [المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)]، والتي تضمنت مقترحاً بإنشاء "يوم دولي سنوي لأفراد طواقم الطائرات"، وهو المقترح الذي وافق عليه مندوبو كل من أستراليا والأرجنتين وفرنسا وبابوا غينيا الجديدة ونيجيريا وأسبانيا وسنغافورة والجزائر والاتحاد الروسي وتركيا والنيجر ولبنان وإيرلندا وموزمبيق واليونان وإريتريا، بالإضافة إلى المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا). وفي هذا السياق، أقرت مندوبية الأرجنتين بالدور المحوري الذي يؤديه طواقم الطائرات من حيث السلامة، من خلال توفير الحماية للركاب، لا سيما حال وقوع حوادث ووقائع الطائرات، وأقرت بضرورة تعزيز الوعي بذلك الدور من خلال إعلان "يوم دولي سنوي لأفراد طواقم الطائرات". كما أعربت عن تقديرها للاتحاد الدولي لعمال النقل على تسليط الضوء على مسألة المساواة بين الجنسين في مقدمة الورقة.
- ٥٧- وأكد مندوب بابوا غينيا الجديدة على أن الطائرة بمجرد أن تغلق أبوابها وتبدأ بالتحرك بقوتها الذاتية، يصبح طاقم الطائرة هم الخط الأمامي المكلف بالحفاظ على سلامة عمليات الطيران.
- ٥٨- وشدد مندوب نيجيريا على أن دور طاقم الطائرة يُعد أساسياً لتحقيق السلامة في قطاع الطيران.
- ٥٩- وأكد مندوب أسبانيا على أنه حين ينظر المجلس في مقترح الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) بإنشاء "يوم دولي سنوي لأفراد طواقم الطائرات"، ينبغي عليه النظر أيضاً في مقترح الاتحاد الدولي لأسر ضحايا الكوارث الجوية (ACVFFI) الوارد في ورقة العمل رقم WP/500 بشأن إنشاء "يوم عالمي لضحايا حوادث الطائرات وعائلاتهم".
- ٦٠- وأشار مندوب الاتحاد الروسي بأنه لا يسعه إلا أن يؤيد مقترح الاتحاد الدولي لعمال النقل، باعتبار أنه قد عمل سابقاً كعضو في أحد طواقم الطائرات.
- ٦١- وأفاد مندوب تركيا بأنه يؤيد المقترح نظراً للدور الشديد الأهمية الذي يؤديه طاقم الطائرة من حيث السلامة.
- ٦٢- وأشار مندوب النيجر إلى أن إنشاء "يوم دولي سنوي لأفراد طواقم الطائرات" يُعد اعترافاً بتفاني طواقم الطائرات لضمان السلامة الجوية، كما سيشجعهم ذلك على مواصلة جهودهم الجارية في هذا الصدد.
- ٦٣- أما مندوب لبنان فقد أعاد التأكيد على أن أفراد طواقم الطائرات يؤدون دوراً محورياً في ضمان سلامة الركاب أثناء حوادث ووقائع الطائرات، لا سيما أثناء عمليات إخلاء الطائرات، واقترح في هذا الشأن توسيع نطاق عمليات التدقيق التي تُجرى بموجب "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" بحيث تشمل أفراد طواقم الطائرات العاملين لدى مشغلي شركات الطيران بالدولة.
- ٦٤- وأكد المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) على أن إنشاء "يوم دولي سنوي لأفراد طواقم الطائرات" سيشجع الأجيال الشابة على اختيار امتحان الطيران.

٦٥- ومع التنكير بتعليق مندوب أسبانيا، اقترح رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية أن يقوم المجلس بتقييم جميع طلبات إنشاء أيام دولية للطيران بصورة شاملة وتقديم تقرير عن ذلك إلى الجمعية العمومية في دورتها التالية.

٦٦- وتلخيصاً للنقاش الذي دار، أشار الرئيس، فيما يتعلق بورقة العمل WP/318 المقدّمة من إندونيسيا، إلى أن اللجنة التنفيذية أحاطت علماً بما تبذله المديرية العامة للطيران المدني في إندونيسيا من جهد، بالتعاون مع الوكالات الوطنية الأخرى وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، من أجل ضمان جاهزية المطارات في حالة وقوع كارثة طبيعية. وأقرت بأن ملاحق الإيكاو توفر قواعد وتوصيات دولية تتعلق بالتخطيط والاستجابة لحالات الطوارئ، وكذلك إجراءات مراقبة الحدود المتعلقة برحلات الإغاثة بعد وقوع كوارث طبيعية أو كوارث من صنع الإنسان. بيد أن اللجنة التنفيذية لاحظت أن الأحكام الحالية تقتصر في الغالب على تهيئة المطار للتعامل مع حالات الطوارئ التي تحدث في المطار أو في المناطق المجاورة له. كما لاحظت اللجنة أن الإيكاو ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA) يتشاركان رئاسة مجموعة من الجهات المعنية في مجال الطيران والمساعدات الإنسانية من أجل ضمان توفر الإرشادات والأدوات ذات الصلة لتقديم المساعدة المنقولة جواً في الوقت المناسب بعد وقوع كارثة طبيعية. وأوصت اللجنة التنفيذية بأن يستعرض المجلس الاقتراح، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ ورهنأ بتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٦٧- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/442 (المقدمة من كيريباتي)، أيدت اللجنة التنفيذية الشواغل التي أثّرت فيها والمتعلقة بالصعوبات التي قد تواجهها بعض الدول الأعضاء في الحصول على تأشيرة دخول للمشاركة في اجتماعات الإيكاو في المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية وكذلك في أي من الدول الأخرى. وأحاطت علماً بأن هذه الشواغل أُحيلت على الفور إلى عناية السلطات الكندية لدى استلام الورقة WP/442، وأن السلطات الكندية، بالتنسيق مع سلطات الجوازات والهجرة المعنية، ملتزمة بزيادة تيسير إصدار تأشيرات الدخول المناسبة للمندوبين المشاركين في اجتماعات الإيكاو. وأكد الوفد الكندي مجدداً للأمانة العامة أن كل الجهود الممكنة ستبذل لإصدار تأشيرات الدخول في أوانها للمندوبين المعيّنين حسب الأصول، مع مراعاة التنسيق في الوقت المناسب مع الإيكاو. وستقدم الأمانة نفس التسهيلات لمندوبي اجتماعات الإيكاو التي تعقد في الدول التي تستضيف مكاتب الإيكاو الإقليمية، وكذلك في الدول الأخرى، شريطة أن تتلقى الأمانة طلبات رسمية للحصول على الدعم المتعلق بالتأشيرة في مكاتب الإيكاو الإقليمية، بالتنسيق مع المقر، حسب الاقتضاء.

٦٨- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/135 (التي قدمتها قطر)، أشارت اللجنة التنفيذية إلى أن المجلس قد ناقش إمكانية وضع خطتين عالميتين لدعم الهدفين الاستراتيجيين المتعلقين بـ"التنمية الاقتصادية للنقل الجوي" و"حماية البيئة" (راجع WP/22-EC/7 بشأن إمكانية وضع خطة عالمية للنقل الجوي (GATP)) وأنه سيتعين على المجلس أن يواصل مناقشة هذا الموضوع.

٦٩- وفيما يتعلق بورقة العمل رقم WP/167 التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) واقترح إنشاء "يوم دولي سنوي لأفراد طواقم الطائرات"، وبالنظر إلى مختلف الطلبات الواردة بخصوص إنشاء عدة أيام دولية للطيران، ومنها "اليوم الدولي لضحايا حوادث الطيران"، أوصت اللجنة التنفيذية بأن يجري المجلس تقييماً لهذه الطلبات بطريقة شمولية وأن يقدم تقريراً إلى الجمعية العمومية في دورتها التالية عن هذا الموضوع.

البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية

عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨

الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٧٠- استعرضت اللجنة التنفيذية مشروع نص تقريرها عن البند ١١ من جدول الأعمال على النحو المعروض في ورقة العمل WP/584، ووافقت عليه دون تغيير، لتقديمه إلى الجلسة العامة.

البند ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٧١- نظرت اللجنة التنفيذية في ورقة العمل WP/596 التي عرضت مشروع نص تقريرها عن البند رقم ١٢ من جدول الأعمال، والذي تضمن مشروع القرار ١/١٢: "معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني" ومشروع القرار ٢/١٢: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة لأمن الطيران" والإضافة رقم ١ التي تضمنت مشروع القرار ٣/١٢: "إعلان بشأن أمن الطيران - يؤكد الالتزام العالمي بتعزيز التنفيذ".

٧٢- ودكر الرئيس بأن اللجنة التنفيذية قد وافقت، أثناء اجتماعها الرابع (EX/4) الذي عُقد في ٢٨/٩/٢٠١٢، على إنشاء مجموعة للصياغة برئاسة النائب الثاني للرئيس، السيدة بوبي خوزا (جنوب أفريقيا)، لتتقيد نص "الإعلان العالمي بشأن أمن الطيران" الوارد في ورقة المعلومات WP/528 Revision No. 1، كي يحل محل الإعلان الحالي الذي اعتمدته الجمعية العمومية في دورته السابعة والثلاثين في ٢٠١٠. وعلاوة على مندوبة جنوب أفريقيا، تضمنت مجموعة الصياغة أعضاء من الدول الأعضاء والمنظمات التالية: الأرجنتين والبرازيل وكندا ونيوزيلندا ونيجيريا والبرتغال والسعودية والسنغال وسنغافورة وتوغو والمملكة المتحدة والولايات المتحدة واللجنة الأفريقية للطيران المدني والمجلس الدولي للمطارات. وكما أوضح الرئيس في الاجتماع السابق (EX/8)، فإن النص الذي اقترحت مجموعة الصياغة لـ "إعلان أمن الطيران" قد نُشر على الموقع الإلكتروني المخصص للدورة الأربعين للجمعية العمومية تحت باب "وثائق مرجعية" ("Reference Documents") عبر الرابط التالي: <https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>. وقد طُلب من المندوبين إرسال تعليقاتهم عليه إلى الأمانة العامة على asf@icao.int قبل نهاية ساعات العمل في ٣٠/٩/٢٠١٩ على الأقصى. وأشار الرئيس إلى أن مجموعة الصياغة قد أخذت بعين الاعتبار التعليقات الواردة وأدرجتها في النص المنقح للإعلان، والذي يرد في الإضافة رقم ١ بورقة العمل WP/596 ضمن مشروع القرار ٣/١٢.

٧٣- وأعرب الرئيس، بالنيابة عن اللجنة التنفيذية، عن خالص تقديره لرئيسة مجموعة الصياغة والأعضاء بها للعمل الممتاز الذي قامت به المجموعة في تقيد نص الإعلان المذكور.

٧٤- وأكدت مندوبة جنوب أفريقيا، باعتبارها رئيسة مجموعة الصياغة، أن التعليقات الواردة قد جرى النظر فيها ومراعاتها حسب الأصول المقررة.

٧٥- وأثناء المناقشة التالية التي أجرتها اللجنة التنفيذية حول النسخة المنقحة من الإعلان والتي قُدمت كمشروع للقرار ٣/١٢ في الإضافة رقم ١ بورقة العمل WP/596، تم الاتفاق على ما يلي:

- بناء على اقتراح مندوب رومانيا ونائب مدير أمن الطيران والتسهيلات (DD/ASF)، أن تُضاف إلى فقرة الإجراءات فقرة جديدة وهي الفقرة ٥) ويكون نصها كالتالي:

"٥) ضمان التنفيذ السريع لقرار الجمعية العمومية ٤٠-١٢/٢ المتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛"

- بناء على اقتراح مندوب البرتغال ومندوب سنغافورة، وبأييد من رئيسة مجموعة الصياغة، أن تُعاد صياغة الفقرة ٨ الحالية [والتي سيُعاد ترقيمها لتصبح ٩]] في فقرات الإجراءات على النحو التالي:
- "٩) ضمان التنفيذ الفعّال لأحكام الأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" التي تعود بالنفع على أمن الطيران."

ثم استعرضت اللجنة التنفيذية مشروع نص تقريرها الذي ورد في الورقة رقم WP/596 ووافقت على ما يلي: -٧٦

- كما اقترح مندوب كندا، أن تُعدّل الفقرة ١٢-١١، بأن تُضاف الإمارات العربية المتحدة إلى قائمة الدول المؤيدة لورقة العمل رقم WP/248.

- كما اقترح مندوب بلجيكا، أن تُعدّل الفقرة ١٢-١٤ على النحو التالي:

".... توصي الدول وقطاع الطيران والإيكاو باتخاذ خطوات إجراءات عملية لدمج ثقافة الأمن في بيئة الطيران بما يتماشى مع النتائج ذات الأولوية للخطة العالمية لأمن الطيران، التي تشمل تنفيذ حملات لثقافة الأمن."

- كما اقترح مندوب سنغافورة، أن تُعدّل الفقرة ٢٠-٢٠، بأن تُضاف فيجي وجزر مارشال وبابوا غينيا الجديدة وسويسرا وترينيداد وتوباغو إلى قائمة الدول المؤيدة لورقة العمل WP/328.

- كما اقترح مندوب المملكة المتحدة، بأن تُعدّل الجملة الثانية من الفقرة ١٢-٤٩ على النحو التالي:

"كان هناك العديد من المقترحات التي تدعو الإيكاو إلى النظر في إنشاء منصة للإبلاغ عن وتبادل المعلومات بشأن الإنجازات المتعلقة بخريطة طريق تنفيذ الخطة، التقدم في تنفيذ الإجراءات المتفق عليها ذات الأولوية والتدابير والمهام الواردة في الخطة العالمية لأمن الطيران وتبيان التقدم المحرز نحو غايات الخطة العالمية لأمن الطيران، ومنها على سبيل المثال إعداد موقع إلكتروني آمن لقاعدة بيانات الخطة العالمية لأمن الطيران يجري من خلاله تحديث المعلومات الواردة فيه كلما أُنتجت بيانات ومواد جديدة."

- كما اقترح مندوب رومانيا، بأن تُعدّل الفقرة ١٢-٥٥ بحيث تتضمن الجملة الثانية الجديدة، وكما اقترح مندوب فرنسا بأن تحل الفقرة التالية محل الجملة الأخيرة:

"..... وضمان اتباع نهج متعدد التخصصات إزاء الأمن الإلكتروني وتعزيز تبادل المعلومات. وناقشت اللجنة المعايير المناسبة التي يمكن أن يركز عليها هيكل الإدارة الرشيدة، بما في ذلك: الشفافية في جميع ميادين الطيران؛ وجعل عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) ومجموعة دراسة إطار الثقة (TFSG) تحت رعاية بنية شاملة؛ واتساق

جميع الملاحق مع الاتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي؛ وتولي الدول الإدارة وضمان مشاركة أصحاب المصلحة في قطاع الطيران؛ وإبقاء عدد الخبراء بمستوى معقول. وبناءً على ذلك، فقد كلفت اللجنة الإيكاو بإجراء دراسة جدوى وتحليل للثغرات بشكل سريع لكي ينظر فيها المجلس من أجل تحديد أنسب هيكل لإدارة الأمن الإلكتروني وآلية تنسيق من أجله، مع أخذ المعايير المذكورة أعلاه المناسبة في الاعتبار."

• كما اقترح مندوب سنغافورة، أن تعدّل الجملة الأخيرة من الفقرة ١٢-٥٩، بأن تضاف يدرج مصطلح "المدني" بعد مصطلح "الطيران" بحيث تُقرأ على النحو التالي: "..... لإدراج مبادئ أمن الطيران في جميع جوانب عمليات الطيران المدني".

-٧٨ ولم يُقبل اقتراح مندوب كندا بتعديل الفقرة ١٢-٥١ من مشروع التقرير.

-٧٩ ونظرت اللجنة التنفيذية بعد ذلك في مشروع القرار ١/١٢ ووافقت عليه دون تغيير.

-٨٠ وأثناء استعراض مشروع القرار ٢/١٢، وافقت اللجنة التنفيذية على ما يلي:

• بناء على اقتراح مندوب سنغافورة، وبتأييد من مندوب السنغال ومندوب سويسرا ومندوب المملكة العربية السعودية ومندوب مصر ومندوب الاتحاد الروسي، أن تعدل الفقرة ٥ من منطوق القرار في المرفق (ج) بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"٥) تحث الدول الأعضاء على أن تتخذ بالكامل وبشكل مستدام أحكام الملحق السابع عشر — "الأمن" وأحكام الأمن والأحكام المتعلقة بأمن الحدود المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع — "التسهيلات"، من أجل تعزيز جهودها...."

• كما اقترح مندوب سنغافورة، أن تعدل الفقرة ٣ في الديباجة بالمرفق (د) بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"ولما كانت الدول الأعضاء ملتزمة بالامتثال للقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق السابع عشر "الأمن" والأحكام المتعلقة بالأمن والقواعد التي تدعم كلاً من إدارة الحدود وأهداف أمن الطيران المنصوص عليها في الملحق التاسع "التسهيلات"؛"

-٨١ ولم يُقبل اقتراح مندوب كندا بتعديل الفقرة ٢ من منطوق القرار بالمرفق (ج) من مشروع القرار ٢/١٢.

-٨٢ ثم وافقت اللجنة التنفيذية على مشروع نص تقريرها عن البند رقم ١٢ من جدول الأعمال، على النحو الوارد في ورقة العمل WP/596، رهناً بإدخال التعديلات الوارد ذكرها أعلاه، لتقديمه إلى الجلسة العامة. واتفق على توصية الجلسة العامة باعتماد ما يلي: مشروع القرار ١/١٢: "معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني"؛ ومشروع القرار ٢/١٢: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة لأمن الطيران" بصيغته المعدلة أعلاه؛ ومشروع القرار ٣/١٢: "إعلان بشأن أمن الطيران - يؤكد الالتزام العالمي بتعزيز التنفيذ"، حسبما يرد في الإضافة رقم ١، بصيغته المعدلة أعلاه.

البند ١٣ من جدول الأعمال: برامج التدقيق — نهج الرصد المستمر

الموافقة على نص مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٨٣- ثم نظرت اللجنة التنفيذية في ورقة العمل رقم WP/595 التي عرضت مشروع نص تقريرها عن البند رقم ١٣ من جدول الأعمال، والتي تضمنت القرار رقم ١/١٣: "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)".

٨٤- ووافقت على التغييرات التالية:

- بناء على اقتراح مندوب أيرلندا، أن تعدّل الجملة الرابعة من الفقرة ١٣-٣ بحيث تُقرأ على النحو التالي:
"وأشادت أحاطت اللجنة علماً أيضاً بالخطوات التي قامت بها الإيكاو لتحسين تنظيمها الداخلي دعماً لتطوير البرنامج وعملياته التي تتسم بالكفاءة والفعالية والاستدامة."
- وبناء على اقتراح مندوب أيرلندا ونائب المدير لقسم الرصد والمراقبة (DD/MO)، أن تعدل الفقرة ١٣-٤ بحيث تُقرأ على النحو التالي:
"أيدت ناقشت اللجنة ورقة العمل A40-WP/114 المقدمة من فنلندا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول ونيوزيلندا، والتي أيدت دعوتها فيها هذه الدول إلى تطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر بحيث يصبح برنامج رصد مرناً وقادراً على الاستجابة وقائماً على المخاطر وقوياً. كما اقترحت الورقة جوانب معينة رفيعة المستوى لتطوره مستقبلاً. ويشمل ذلك جوانب من قبيل قواعد البيانات والإثراء المتبادل وسبل الربط ببرامج أخرى، وأشار أيضاً إلى وتقنيات التدقيق التطبيقي وأساليبه. وأبلغت الأمانة العامة للجنة أن بعض المجالات ذات الاهتمام والتي تتعلق بتطوير البرنامج يجري تناولها في الوقت الحالي....."
- وبالإضافة إلى ذلك، تعديل نص الجملة الأولى من الفقرة ١٣-٤ في النسخة الفرنسية، بالاستعاضة عن لفظة ("La Commission") بلفظة ("Le Comité")، بناء على اقتراح مندوب غينيا؛
- وبناء على اقتراح مندوب كوستاريكا، أن يراجع نص الفقرة ١٣-٧ في النسخة الإسبانية وجعلها تتماشى مع النص الانجليزي، وأن يعدّل نص الفقرة ١٣-٨ في النسخة الانجليزية بحيث تُقرأ على النحو التالي:
"وقدمت البرازيل ورقة العمل A40-WP/326، التي أبرزت فيها الفوائد المتأتية من التقييم الذاتي وتقييم النظراء في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأوردت فيها تجربتها في هذا الصدد. وأقرت اللجنة بفوائد هذين النوعين من عمليات التقييم للمبادرات وشجعت الدول على المشاركة في عمليات تقييم النظراء ومناصرتها، لا سيما على المستوى الإقليمي، في مبادرات مماثلة من أجل تعزيز أنظمة مراقبة السلامة لدى الدول."
- وبناء على اقتراح مندوب البرازيل، توسيع نطاق الجملة الأخيرة في الفقرة ١٣-١٥ بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"وأوصت اللجنة بأن تتاح المعلومات لمجموعات الخبراء المعنية للنظر فيها، وبأن تُدعم عند الاقتضاء عملية إعداد المواد الإرشادية المرتبطة بذلك".

- وبناء على اقتراح مندوب البرتغال ومندوب سنغافورة، وبتأييد من مندوب كل من بلجيكا وتركيا ومصر والسعودية، أن تُعدّل الفقرة ١٣-١٩ بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"..... وتم تسليط الضوء على أنه ينبغي أن تركز هذه التوصيات على التنفيذ التشغيلي للقواعد القياسية للملحق السابع عشر ويجب تنفيذها في أسرع وقت ممكن، وبالتالي تحسين الثقة في نظام أمن الطيران الدولي فعالية منهجية التدقيق وتحسين الامتثال المحلي والإقليمي والعالمي للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر. وفي هذا الصدد كُلف المجلس بتحديد أولويات التوصيات المقترحة وضمان تخصيص الموارد الكافية للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. وينبغي للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أيضاً أن يأخذ في الاعتبار أفضل الممارسات القائمة لدى الدول وقطاع الطيران".

- وبناء على اقتراح مندوب البرتغال، وبتأييد من مندوب بلجيكا، أن تُعدّل الفقرة ١٣-٢٢ بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"كما أعربت اللجنة عن دعمها للإصلاح والتحسين المستمر للبرنامج من خلال التشاور الجاري مع مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة ودعت الدول إلى دعم البرنامج من خلال التوقيع على مذكرة التفاهم، وقبول عمليات التدقيق في الموعد المحدد، وتخصيص ما يكفي من الموارد المالية والبشرية لتمكين تنفيذ البرنامج وعملية تطويره الجارية حالياً بحيث يوفر مدققين مؤهلين تاهيلاً جيداً؛ ويقمّ التنفيذ العملي للتدابير الأمنية؛ ويعالج أوجه القصور الخطيرة في الوقت المناسب؛ ويأخذ بنهج قائم على المخاطر في تحديد أولويات التدقيق".

وأتثناء استعراض مشروع القرار ١/١٣، وافقت اللجنة التنفيذية على ما يلي: -٨٥

- بناء على اقتراح مندوب أيرلندا، أن تُعدّل الفقرة ٩ من منطوق القرار بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"٩- تكلف الأمانة العامة بمواصلة تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر وبرامج التدقيق للمنظمات الأخرى المتصلة بالسلامة الجوية، لتبادل معلومات السلامة الجوية السرية من أجل تخفيف العبء على الدول الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض ازدواج الجهود والوقوف على أوجه تآزر لرصد الأنشطة لتحسين فعالية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛".

وأُحيط علماً بأنه بناء على طلب من المراقب من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، ستؤكد الأمانة العامة مما إذا كانت منظمة المندوب قد أبرمت اتفاقاً مع الإيكاو بشأن تبادل معلومات السلامة الناشئة عن إجراء عمليات التدقيق -٨٦

والتفتيش والمراجعة والتقييم، وفي حالة وجود مثل هذا الاتفاق، سيتم تعديل الفقرة ١٦ من منطوق القرار في مشروع القرار ١/١٣ تبعاً لذلك.

٨٧- وعلى هذا الأساس، وافقت اللجنة التنفيذية على مشروع نص تقريرها عن البند رقم ١٣ من جدول الأعمال، على النحو الوارد في ورقة العمل WP/595، رهناً بإدخال التعديلات الوارد ذكرها أعلاه، لتقديمه إلى الجلسة العامة. واتفق على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار ١/١٣: "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)" بصيغته المنقحة أعلاه، ورهناً بالتحقق من الفقرة ١٦ من الديباجة.

البند ١٤ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

الموافقة على نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٨٨- ثم نظرت اللجنة التنفيذية في ورقة العمل رقم WP/594 التي تضمنت مشروع نص تقريرها عن البند ١٤ من جدول الأعمال، والتي تضمنت مشروع القرار رقم ١/١٤: "التخفيف من حدة انتشار الأمراض من خلال وسائل تشمل، في جملة أمور، تطهير الطائرات وأساليب مكافحة ناقلات الأمراض وأهمية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا")"، ومشروع القرار رقم ٢/١٤: "إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات: مكافحة الإتجار بالبشر"، ومشروع القرار رقم ٣/١٤: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات".

٨٩- ووافقت اللجنة التنفيذية على التغييرات التالية:

- بناء على اقتراحي مندوب الولايات المتحدة ومندوب نيوزيلندا، أن تُعدّل الفقرة ١٤-٦ بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"وفيما يتعلق بالفقرة ٢-٦ في ورقة العمل WP/8 التي تتناول إمكانية وضع خريطة طريق لقاعدة قياسية بشأن جوازات السفر الإلكترونية، علّقت بعض الوفود بأن إدخال جواز السفر الإلكتروني قد لا يكون مجدياً من الناحية الاقتصادية بالنسبة لبعض الدول الصغيرة وستنظر لجنة النقل الجوي في هذه الشواغل في إطار عملها بشأن وضع خارطة الطريق. وقد تم إدخال تصحيح فني على المرفق (ب) بورقة العمل WP/8. وطُلب إلى اللجنة الأخذ علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/550، وهي ورقة عمل مقدّمة من الولايات المتحدة، تقدم تقريراً عن سجل أسماء الركاب (PNR) في مجالي الأمن والتسهيلات. وعقب المناقشات التي دارت، أيدت اللجنة الأولويات المقترحة لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين والنتائج المتوقعة من أعمالها خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢ على النحو الوارد في المرفق (أ) من ورقة العمل WP/8".

- وبناء على اقتراح مندوب أسبانيا، أن تُعدّل الجملة الثانية من الفقرة ١٤-١٤ بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"وتعليقاً على ورقات المعلومات المقدّمة، أشار أحد الوفود إلى أن الورقة WP/462 تضمنت عدداً من المقترحات وأنه ينبغي النظر في الموضوع في برنامج عمل الإيكاو البالغة الأهمية لمستقبل عمل الإيكاو في مجال التسهيلات؛"

• وبناء على اقتراح المراقب من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، أن تُعدّل الجملة الأخيرة من الفقرة ١٤-١٧-١ بحيث تُقرأ على النحو التالي: "دعت الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بالإرشادات القائمة الصادرة عن المجلس الدولي للمطارات (ACI) بشأن هذا الموضوع،"

• وبناء على اقتراح المراقب من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، أن تُعدّل الجملة الأخيرة من الفقرة ١٤-٢٠ بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"وأشار أحد الوفود إلى ما تقوم به الإيكاو ما يقوم به المجلس الدولي للمطارات (ACI) واتحاد النقل الجوي الدولي من عمل بشأن إدماج التدريب على الوعي في هذا المجال ضمن برامج التدريب التشغيلي."

• وبناء على اقتراح المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا)، أن تُعدّل الجملة الثانية من الفقرة ١٤-٣٠، وأن تُحذف الجملة الثالثة، بحيث تُقرأ على النحو التالي:

ولكن رغم أن اللجنة وقد أعربت اللجنة عن تأييدها للأهداف العالمية الواردة في ورقة العمل WP/346. لم توافق على المقترح القائل إن القواعد والتوصيات الدولية في الملحق التاسع ينبغي أن تعتمد على مرجع وحيد، كما اقترح في البند (ب) من الإجراءات، لأن ذلك ينطوي على تقييد شديد وقد يؤدي إلى نتيجة عكسية. وأعربت عن تفضيل النهج المقترح في ورقة العمل (WP/284) انظر ٢٥-١٤ و ٢٦-١٤ (أعلاه).

٩٠- ونظرت اللجنة التنفيذية بعد ذلك في مشروع القرار ١/١٤، ووافقت عليه دون تغيير.

٩١- وأثناء استعراض مشروع القرار ٢/١٤، وافقت اللجنة التنفيذية على ما يلي:

• بناء على اقتراح مندوب اليونان، أن تُعدّل الفقرة ٣ من منطوق القرار بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"٣- **تطلب** من المجلس التأكد من تحديث المواد الإرشادية ذات الصلة بمسألة مكافحة الإتجار في البشر ومن كونها تقي باحتياجات الدول الأعضاء."

٩٢- وأثناء استعراض مشروع القرار ٣/١٤، وافقت اللجنة التنفيذية على ما يلي:

• بناء على اقتراح مندوب فرنسا، وبتأييد من المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا)، أن تُضاف الفقرة ٤ الجديدة إلى الديباجة وأن تُضاف الفقرة ٣ الجديدة إلى منطوق القرار في المرفق (أ) بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"ولما جعلت سُبل السفر الجوي متاحة لجميع الركاب أداة مساهمة رئيسية في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛"

"٣- **تطلب** إلى المجلس وضع برنامج عمل بشأن تمكين استعادة الركاب ذوي الإعاقة من نظام النقل الجوي المخصص لذوي الإعاقة؛".

- بناء على اقتراح مندوب إيطاليا، وبتأييد من مندوب أسبانيا، أن تُضاف الفقرة ٩ الجديدة إلى منطوق القرار في المرفق (ج) بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"٩) **تطلب إلى المجلس النظر في الارتقاء بمستوى "التوصية" ٨-٦ الواردة في الملحق التاسع لتصبح "قاعدة قياسية" وكذلك النظر في استحداث توصية جديد في الملحق التاسع موجهة إلى مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات بشأن وضع خطط ملائمة لتوفير المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم وإبلاغ الإيكاو بذلك؛"**

٩٣- ثم وافقت اللجنة التنفيذية على مشروع نص تقريرها عن البند رقم ١٤ من جدول الأعمال، على النحو الوارد في ورقة العمل WP/594، رهناً بإدخال التعديلات الوارد ذكرها أعلاه، لتقدمه إلى الجلسة العامة. واتفق على توصية الجلسة العامة باعتماد ما يلي: مشروع القرار ١/١٤ : "التخفيف من حدة انتشار الأمراض من خلال وسائل تشمل، في جملة أمور، تطهير الطائرات وأساليب مكافحة ناقلات الأمراض وأهمية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا")، ومشروع القرار ٢/١٤ : "إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الإتجار بالبشر" بصيغته المعدلة أعلاه، ومشروع القرار ٣/١٤ : "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات"، حسبما يرد في الإضافة رقم ١، بصيغته المعدلة أعلاه.

البند ١٨ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكاو

الموافقة على نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٩٤- ثم نظرت اللجنة التنفيذية في ورقة العمل رقم WP/599 Revision No. 1 التي تضمنت مشروع نص تقريرها عن البند ١٨ من جدول الأعمال.

٩٥- ووافقت على التغييرات التالية:

- بناء على اقتراح مندوب باراغواي، وبتأييد من مندوب البرتغال، أن تُعدّل الفقرة ١٨-٣ بحيث تُقرأ على النحو التالي:

"وأكدت ورقة العمل A40-WP/451، المقدمة من باراجواي بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) ومجموعة سلطات الطيران المدني في البلدان الناطقة باللغة البرتغالية (CAACL)، على أنّ عدم توفر بعض مطبوعات الإيكاو ووثائقها، وبالتحديد الأدلة والكتب الدورية، بجميع اللغات الرسمية أمر يعوق حصول الدول الأعضاء على المعلومات والمعارف، وأنه ينبغي أن تبذل المنظمة قصارى جهدها حتى يتسنى الاستجابة بحيوية للحاجة إلى الترجمة التحريرية والشفوية. وتؤكد الورقة أيضاً على أهمية تعدد اللغات، إذ إنّ المنظمة تتعامل مع الأطر التنظيمية وقواعد الطيران المدني. وخلصت الورقة إلى أنّ من الضروري أن توفر الإيكاو خدمات عالية الجودة للدول الأعضاء بجميع اللغات الرسمية، أيًا كانت وسائل الاتصال و/أو نشر المعلومات التي أنشأتها المنظمة لتحقيق أهدافها، حيث إن الخدمات المناسبة ستسهم بدون شك في تحقيق تلك الأهداف، فضلاً عن توفير الدعم للترجمة التحريرية والفورية للبلدان الناطقة باللغة البرتغالية."

- وبناء على اقتراح مندوب كوبا، وبتأييد من المراقب من مندوب كل من باراغواي والاتحاد الروسي وبيرو، أن يتم توسيع نطاق الفقرة ١٨-٩ لتضمينها جملة خامسة جديدة، بحيث تُقرأ على النحو التالي:

٩٦- ثم وافقت اللجنة التنفيذية على مشروع نص تقريرها عن البند رقم ١٨ من جدول الأعمال، على النحو الوارد في ورقة العمل 1 WP/599 Revision No.، رهناً بإدخال التعديلات الوارد ذكرها أعلاه، لتقديمه إلى الجلسة العامة.

البند ٢٠ من جدول الأعمال: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

الموافقة على نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٩٧- استعرضت اللجنة التنفيذية ووافقت على مشروع نص تقريرها عن البند رقم ٢٠ من جدول الأعمال، على النحو الوارد في ورقة العمل 581 WP/، لتقديمه إلى الجلسة العامة، رهناً بتعديل الفقرة ٢٠-٩ بحيث تُقرأ على النحو التالي، وذلك بناء على اقتراح مندوب أستراليا:

"..... ولاحظت الظروف الديموغرافية والتشغيلية الصعبة للدول الجزرية الصغيرة المعتمدة لدى المكتب الإقليمي لآسيا في إقليم آسيا والمحيط الهادئ. ودعت الوثيقة A40-WP/210 إلى تقديم الدعم الكافي لتعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية في مجال السلامة علاوة على سعة وكفاءة الملاحة الجوية، فضلاً عن سلامة الطيران، مع التركيز بوجه خاص على الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ....."

البند ٢١ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)

الموافقة على نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٩٨- نظرت اللجنة التنفيذية في مشروع نص تقريرها عن البند ٢١ من جدول الأعمال على النحو المعروض في ورقة العمل 585 WP/، ووافقت عليه دون تغيير، لتقديمه إلى الجلسة العامة.

البند ٢٢ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية

الموافقة على نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٩٩- نظرت اللجنة التنفيذية في مشروع نص تقريرها عن البند ٢٢ من جدول الأعمال على النحو المعروض في ورقة العمل WP/586، ووافقت عليه دون تغيير، لتقديمه إلى الجلسة العامة.

البند ٢٥ من جدول الأعمال: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران

الموافقة على نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

١٠٠- ثم استعرضت اللجنة التنفيذية ووافقت على مشروع نص تقريرها عن البند ٢٥ من جدول الأعمال على النحو المعروض في ورقة العمل WP/616، لتقديمه إلى الجلسة العامة، رهناً بتعديل الفقرة ٢٥-١٣ بإضافة فيجي وجزر مارشال ومقدونيا الشمالية إلى قائمة الجهات الراعية المشاركة الواردة في ورقة العمل WP/206، بحسب اقتراح مندوب سنغافورة.

١٠١- رفعت الجلسة في الساعة ١١,٠٠.

محضر الجلسة العاشرة

(الأربعاء، ٢٠١٩/١٠/٢، الساعة ٩،٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١٩ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
— الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٢- البند ٢٣ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية
— الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٣- البند ٢٤ من جدول الأعمال: التعاون الفني - السياسة العامة والأنشطة
— الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٤- البند ٢٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة
والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية
— الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٥- البند ١٥ من جدول الأعمال: حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات
ونوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي
— الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٦- البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات العامة والتوحيد القياسي
— الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

موجز المناقشات

البند ١٩ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

- ١- باشرت اللجنة التنفيذية النظر في مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/582).

٢- أُحيطَ علماً بتعديل صياغي على الجملة الثانية من الفقرة ١٩-٥، ألقى عليه الضوء رئيس قسم التخطيط الاستراتيجي والشؤون الإقليمية حيث أضيفت عبارة "على أن يقوم المجلس" بعد "و"؛ لتصبح الجملة كما يلي: "وافقت اللجنة على أن تستمر الأمانة العامة في إطلاع المجلس بانتظام على المعلومات المستجدة في هذا الشأن وعلى أن يقوم المجلس برفع تقرير بذلك إلى الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين."

٣- أعرب مندوب الولايات المتحدة عن سروره إذ لاحظ أنه، عملاً بالاتفاق الذي توصلت إليه اللجنة التنفيذية أثناء معالجتها السابقة لهذا البند من جدول الأعمال (EX/8) تم دمج مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/423 المقدمّة من دولته ضمن مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/48 المقدمّة من المجلس لتشكلاً قراراً واحداً ١/١٩: "زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها"، على غرار ما يرد في مشروع التقرير (WP/582). ومع تأييده للتعديل الصياغي المذكور أعلاه على الفقرة ١٩-٥، اقترح تعديلاً إضافياً على تلك الفقرة للإشارة إلى أنّ ورقة العمل WP/423 حظيت بتأييد واسع النطاق، توحياً للمزيد من الدقة في عكس ما دار من نقاش.

٤- بالإشارة إلى الجملة الأولى من الفقرة ١٩-٤، شدّد مندوب الولايات المتحدة على أنه في حين أنه من الصحيح أنّ بعض الوفود أعربت عن تقديرها للقيادة وعيّرت عن دعمها لكلّ من رئيس المجلس والأمانة العامة للإيكاو على النقدّم المحرز حتى الساعة، إلاّ أنه لم يكن هناك إجماع في اللجنة التنفيذية على هذه النقطة. وكان عدد من المندوبين قد أعرب بالتحديد عن عدم رضاه عن التقدّم المسجّل خلال الفترة الثلاثية الأخيرة، الأمر الذي دفع بالولايات المتحدة لتقديم ورقة العمل WP/423. وبما أنّ النصّ الحالي غير متّزن، اقترح تعديل الفقرة ١٩-٤ لتعكس وجهتي النظر كليهما المعبر عنهما أثناء مناقشات اللجنة التنفيذية.

٥- أيّد مندوبو كلّ من الاتحاد الروسي، وكندا، وكولومبيا، وألمانيا، وإسبانيا، وجمهورية كوريا، والسويد، وهولندا، واليونان، واليابان، وإيطاليا، ونيوزيلندا، وأيرلندا، وإريتريا، والمملكة المتحدة، وقبرص، والبرازيل، والنمسا، وفرنسا، والبرتغال، وفنلندا، والأرجنتين، والنرويج، وموزامبيق التغييرات المقترحة المذكورة أعلاه للفقرتين ١٩-٥ و ١٩-٤.

٦- ومع تأييده للتعديل المقترح من مندوب الولايات المتحدة على الفقرة ١٩-٤، أكّد مندوب الصين أنه من غير الدقيق الإشارة في الفقرة ١٩-٥ إلى وجود تأييد واسع النطاق لورقة العمل WP/423 برمتها إذ أنه تمّ الإعراب عن وجهات نظر متعارضة بشأن بعض التدابير المفصلة الواردة في تلك الورقة. وأيّد مندوبو كلّ من الجزائر وكابو فيردي وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية وجهة النظر هذه.

٧- ورغم أنّ مندوبية جنوب أفريقيا دعمت النصّ الحالي للفقرة ١٩-٥ إذ اعتبرت أنه يعكس ما دار من نقاش بصورة عادلة، إلاّ أنّها أشارت إلى أنه في حال تعديلها على نحو ما اقترحه مندوب الولايات المتحدة، فلا بدّ عندئذٍ من الإشارة إلى أنّ ورقة العمل WP/48 وليس فقط ورقة العمل WP/423 قد حظيت بدعم واسع النطاق.

٨- وفي حين دعم مندوب أستراليا التعليقات التي تقدّم بها مندوب الولايات المتحدة، إلاّ أنه اقترح، في ضوء وجهات النظر المعبر عنها، تعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٩-٤ بدلاً من ذلك لتصبح كما يلي: "في حين أعربت وفود عن تقديرها للقيادة وعيّرت عن دعمها لرئيس المجلس والأمانة العامة"، وتعديل الفقرة ١٩-٥ عوضاً عن ذلك لتصبح كما يلي: "تظراً لوجود دعم عام للتوصيات الواردة في ورقتي العمل WP/48 و WP/423".

٩- وأعرب مندوبو فرنسا والأرجنتين وجنوب إفريقيا والمملكة العربية السعودية وبيرو وفانواتو ولبنان وباراغواي وسنغافورة وكابو فيردي وتونس والجزائر عن دعمهم لمقترحات مندوب أستراليا.

١٠- أيد مندوب الولايات المتحدة التعديل الذي اقترحه مندوب أستراليا على الفقرة ١٩-٥ إذ أنه يعكس بشكل أفضل الدعم الواسع لكلا الورقتين على غرار ما شددت عليه مندوبة جنوب إفريقيا. ومع ذلك، اعتبر أن التعديل المقترح للفقرة ١٩-٤ لا يزال لا يوفر التوازن لأنه لم يوضح أنه في حين كان هناك بعض المندوبين الذين كانوا راضين عن مستوى التقدم المحرز حتى الآن، كان هناك مندوبون آخرون قد أعربوا عن عدم الرضا. وكان عدم الرضا هذا هو الدافع لتقديم الولايات المتحدة لورقة العمل WP/423. وإذ أكد على الحاجة إلى مزيد من العمل على صياغة الفقرة ١٩-٤، أشار مندوب الولايات المتحدة إلى أنه سيكون سعيداً بالانضمام إلى الرئيس ومندوب أستراليا، من بين آخرين، بعد الجلسة الحالية، لتنقيح الفقرة ١٩-٤.

١١- وفي حين وافق مندوبو ألمانيا وكندا والسويد وكولومبيا على أنه ينبغي إعادة صياغة الفقرة ١٩-٤، تكلم مندوب الاتحاد الروسي والصين لصالح الإبقاء على النص الحالي.

١٢- وإذ شددت مندوبة جنوب إفريقيا على الحاجة للتوصل إلى توافق بشأن هذه المسألة نظراً لارتباطها بكفاءة المنظمة وفعاليتها، أشارت إلى أنه إذا أمكن تحقيق ذلك من خلال تنقيح طفيف للفقرة ١٩-٤ يراعي التعليقات التي تقدم بها مندوب الولايات المتحدة فهي ستدعم ذلك. إلا أنها أكدت على ضرورة أن يعكس نصّ الفقرة ١٩-٤ مناقشات اليوم. ودعت مندوبة جنوب إفريقيا إلى إنشاء مجموعة صياغة مصغرة لاستعراض ذلك النصّ ورفع تقرير بشأن النتائج التي تتوصل إليها.

١٣- وفي ضوء المناقشات، اقترح الرئيس إنشاء مجموعة صياغة مصغرة تضم مندوبي كل من الولايات المتحدة وأستراليا وجنوب إفريقيا لاستعراض الفقرة ١٩-٤ ورفع تقرير بهذا الشأن إلى اللجنة التنفيذية.

١٤- أعرب مندوبو كولومبيا ونيجيريا والصين والجزائر وموزمبيق وتونس وجمهورية تنزانيا المتحدة وإريتريا والاتحاد الروسي وبيرو وكندا عن دعمهم لهذا الاقتراح، وطلب مندوبو الصين والاتحاد الروسي وكندا المشاركة في مجموعة الصياغة المذكورة. ووافق الرئيس على ذلك

١٥- وبعد ذلك، اقترح مندوب الولايات المتحدة حذف الفقرة ١٩-٤ بكل بساطة، ووافق مندوب البرازيل وكندا على ذلك، مع الإشارة إلى أنّ هذا ينفي الحاجة إلى مجموعة صياغة. وفي معرض تكرارها لموقفها، أوصت مندوبة جنوب إفريقيا بشدة بإقامة مجموعة صياغة لتنقيح الفقرة ١٩-٤. وحذرت من أنّ حذف تلك الفقرة يرمتها سيؤدي إلى فقدان معلومات مهمة.

١٦- فيما رحبت مندوبة كويا بالفقرة ١٩-٧ في ورقة العمل WP/461 المقدمّة من دولتها، والفقرة ١٩-٨ في ورقة العمل WP/467 المقدمّة من الكاميرون، اقترحت التعديلات التالية عليهما في ضوء مناقشات اللجنة التنفيذية السابقة: في الفقرة ١٩-٧، تعديل الجملة الأولى من خلال إضافة الجملة التالية: "وبدعم من عدد كبير من الدول الأخرى،" قبل عبارة "بشأن" وتعديل الجملة الثانية لتصبح: "... القواعد والتوصيات الدولية التي تنص على تواريخ مختلفة لوجوب التطبيق ... بالشواغل المُعرب عنها بشأن الشكل الجديد وبخاصة التعقيدات في الإبلاغ عن الاختلافات؛" وفي الفقرة ١٩-٨، تعديل الجملة الثانية لتصبح: "أقرت اللجنة بالشواغل بشأن ضعف معدل الاستجابة لعمليات التشاور من خلال كتب المنظمة إلى الدول وعدم الرد على الدول التي تدي بتعليقات، وبأن....".

١٧- استرعى مندوب الصين الانتباه إلى مشروع القرار ١/١٩ (WP/582)، واقترح إدراج فقرة فرعية جديدة (د) في الفقرة ٣ من المنطوق بحيث تصبح كما يلي: "تجنب أي تضارب محتمل في المصالح عند إقامة الشراكات والحصول على التمويل الطوعي". وأعرب مندوب الولايات المتحدة عن اعتراضه، مشدداً على أنّ النصّ لم يُقترح في أيّ من ورقات العمل المقدمّة في إطار البند ١٩ من جدول الأعمال ولم يُناقش من قبل اللجنة التنفيذية.

١٨- بالإشارة إلى اقتراحه السابق (انظر الفقرة ١٣)، أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه، في ضوء التعليقات الإضافية المقدّمة، سننشأ مجموعة صياغة مصغرة تضم مندوبي كلّ من أستراليا وكندا والصين والاتحاد الروسي وجنوب إفريقيا والولايات المتحدة لاستعراض التعديلات المقترحة على مشروع نصّ تقرير اللجنة للجلسة العامة بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال ومشروع القرار ١/١٩ وسترفع تقريرها أثناء الجلسة المقبلة.

البند ٢٣ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

الموافقة على مشروع نصّ التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

١٩- استعرضت اللجنة التنفيذية مشروع نصّ تقريرها بشأن البند ٢٣ من جدول الأعمال كما ورد في ورقة العمل WP/572 ووافقت عليه بدون تغيير لرفعه للجلسة العامة. ووافقت على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار ١/٢٣: "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا" كما ورد في تلك الورقة.

البند ٢٤ من جدول الأعمال: التعاون الفني - السياسة العامة والأنشطة

الموافقة على مشروع نصّ التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٢٠- استعرضت اللجنة التنفيذية مشروع نصّ تقريرها بشأن البند ٢٤ من جدول الأعمال كما ورد في ورقة العمل WP/624 ووافقت عليه بدون تغيير لرفعه للجلسة العامة. ووافقت على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار ١/٢٤: "البيان الموحد لسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية" الوارد في تلك الورقة، رهنأ بالتعديلات التالية التي اقترحها مندوب البرتغال لمراعاة التوصيات التي تقدّم بها المجلس في ورقة العمل WP/66 ("السياسات والأنشطة الخاصة بالتعاون الفني خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨")، التي نوقشت سابقاً في إطار هذا البند من جدول الأعمال (EX/7):

- في المرفق (أ)، إدراج بند ١٠ جديد ضمن الديباجة يُقرأ كما يلي:

"ولما كان القرار ٣٩-٢٣ قد حث الدول الأعضاء والصناعة والمؤسسات المالية والجهات المانحة وأصحاب المصلحة الآخرين على التنسيق والتعاون فيما بينهم ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي حددتها الإيكاو، بما يجنب ازدواج الجهود؛"

- في المرفق (ج)، إدراج بند ٣ جديد ضمن منطوق القرار يُقرأ كما يلي:

"تطلب إلى الأمانة العامة أن تعزز تطبيق المنظمة لنهج شامل حيال أنشطة الدعم الفني الهادفة من أجل بناء نظم رقابة قوية ومستدامة في الدول؛"

- وفي المرفق (ج) عينه، إدراج بند ٩ جديد ضمن منطوق القرار يُقرأ كما يلي:

"تطلب إلى الأمانة العامة أن تشجع الاستخدام الواسع النطاق لمؤشرات الأداء من أجل إجراء تقييم موضوعي لتأثير أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.؛"

البند ٢٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٢١- نظرت اللجنة التنفيذية بعد ذلك في مشروع تقريرها المقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ٢٦ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/587).

٢٢- وافقت اللجنة التنفيذية على ما يلي: تعديل الجملة الثانية من الفقرة ٢٦-٥ كما اقترح مندوب أسبانيا من خلال الاستعاضة عن عبارة "الإدارة التنفيذية" بعبارة "الاستراتيجي" بحيث تُقرأ: "وأوصت بأن من شأن الارتباط الوثيق بصناعة الطيران، ليس على مستوى الخبراء فحسب بل أيضاً على المستوى الاستراتيجي، أن يمكن الدول والمنظمة من التصرف بسرعة أكبر."؛ وتعديل الجملة الثانية من الفقرة ٢٦-٦ كما اقترح مندوب فرنسا، من خلال الاستعاضة عن الجملة "بما أنه اعتُبر شديد الإلزام وسابق لأوانه" بعبارة "بصياغته الحالية" بحيث تُقرأ: "وفي هذا السياق، لم تؤيد اللجنة مشروع قرار الجمعية العمومية بصياغته الحالية."

٢٣- استرعى رئيس التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) الانتباه إلى مشروع القرار ٢٦/٢: "الابتكار في مجال الطيران"، وأشار إلى أنه، لمراعاة المداخلة التي قام بها المراقب من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء حين نظرت اللجنة (EX/7) في ورقة العمل WP/14 بشأن هذا الموضوع، المقّمة من المجلس والمتعلّقة بورقة العمل WP/113، ينبغي تعديل البند ٢ من المنطوق من خلال إدراج الجملة " بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع" بعد عبارة "المنظمة" بحيث يُقرأ كما يلي: "توجّه المجلس بتقييم مدى الحاجة إلى تطوير إجراءات المنظمة، بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع، بالإضافة إلى الموارد اللازمة، من أجل مواكبة وتيرة تطوير الابتكارات التي تؤثر على التنمية المستدامة للطيران المدني؛"

٢٤- وأشار رئيس التخطيط الاستراتيجي وتنسيق الشؤون الإقليمية (C/PRC) أيضاً إلى أنه للتشديد على أنّ الهيئة رفيعة المستوى المعتمَر إنشاؤها مع القطاع ستقدّم المشورة إلى المجلس بانتظام، ينبغي تعديل البند ٥ من منطوق مشروع القرار ٢٦/٢ من خلال إدراج عبارة "بانتظام" قبل عبارة "الاستراتيجية" بحيث يُقرأ كما يلي: "توجّه المجلس بالنظر على وجه السرعة في تشكيل هيئة رفيعة المستوى مع الصناعة لتقديم المشورة الاستراتيجية بانتظام إلى المجلس بشأن الابتكار في مجال الطيران.". واقترح مندوب فرنسا، كبديل، حذف عبارة "منتظم" ونقل عبارة "بانتظام" لتصبح قبل عبارة "تقديم" بحيث تُقرأ كما يلي: "توجّه المجلس بالنظر على وجه السرعة في تشكيل هيئة رفيعة المستوى مع الصناعة لتقوم بانتظام بتقديم المشورة الاستراتيجية إلى المجلس بشأن الابتكار في مجال الطيران." وأيد مندوب أسبانيا هذين الاقتراحين اللذين وافقت عليهما اللجنة التنفيذية. ولم يُقبل اقتراح من مندوب البرازيل بشأن حذف عبارة "على وجه السرعة" من البند ٥ من منطوق مشروع القرار ٢٦/٢ لغياب أيّ تعبير عن دعم.

٢٥- استنتج الرئيس أنّ اللجنة التنفيذية وافقت على مشروع نصّ تقريرها بشأن البند ٢٦ من جدول الأعمال الوارد في ورقة العمل WP/587، رهناً بإدراج التعديلات المشار إليها أعلاه، بغرض تقديمه إلى الجلسة العامة؛ وانفتحت على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع التوصية ١/٢٦: "النقل الفضائي التجاري (CST)"، كما ورد في تلك الورقة، ومشروع التوصية ٢/٢٦: "الابتكار في مجال الطيران"، رهناً بإدراج التعديلات المذكورة أعلاه.

البند ١٥ من جدول الأعمال: حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي -
السياسات والتوحيد القياسي

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٢٦- استعرضت اللجنة التنفيذية بعد ذلك مشروع تقريرها المقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٥ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/573).

٢٧- بالإشارة إلى الفقرة ١٥-١٣ المتعلقة بورقة العمل WP/374 المقّمة من دولته، اقترح مندوب الاتحاد الروسي إضافة جملة ثانية جديدة بالاتساق مع الفقرة أ) من الإجراء والفقرة ٣-٢ من تلك الورقة بحيث تُقرأ كما يلي: "وقدّم اقتراح للمجلس بأن ينظر في إمكانية منح الأولوية لإعداد قواعد وتوصيات دولية بشأن النقل الأسرع من الصوت"، على أن تؤخذ في الاعتبار الحاجة إلى التنسيق الوثيق والفعال بين أفرقة خبراء لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ولجنة الملاحه الجوية. كما اقترح أيضاً تعديل الجملة الأخيرة من الفقرة ١٥-١٣ من خلال إدراج العبارات "هذا النشاط في" قبل عبارة "الإيكاو" بحيث تُقرأ كما يلي: "وأبرزت الورقة أن الاتحاد الروسي يشارك بشكل ناشط في إجراء بحث شامل عن النقل الأسرع من الصوت في المستقبل ونُظم الدفع الخاصة به، وسوف يوفر، إذا ما دعت الضرورة لذلك، موارد لدعم هذا النشاط في الإيكاو." ووافقت اللجنة التنفيذية على هذه التغييرات المقترحة.

٢٨- أشار المراقب من المجلس الدولي للمطارات إلى الفقرة ١٥-٢٦ من ورقة العمل WP/573 التي نصّت على أنّ اللجنة توافق على التوصية باعتماد الجمعية العمومية لمشروع القرار ١/١٥: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي". واقترح توسيعها للإشارة إلى أنّ أحد المراقبين أعلن أنّ اقتراح إدراج البند ٧ من المنطوق في المرفق (ب) بذلك القرار غير متسق مع وثيقة الإيكاو رقم Doc 9082 - "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحه الجوية".

٢٩- أشار مدير إدارة النقل الجوي إلى أنه في حين أحاطت الأمانة علماً بمدخلة المراقب من المجلس الدولي للمطارات أثناء معالجة اللجنة التنفيذية السابقة لمشروع القرار ١/١٥ (ورقة العمل WP/57؛ EX/5)، لم يكن من الواضح إلى أيّ أحكام في وثيقة الإيكاو Doc 9082 كان يشير. واقترح أن تجتمع الأمانة مع المراقب من المجلس الدولي للمطارات بعد هذه الجلسة لتوضيح المسألة، وتمّت الموافقة على ذلك، وكان من المفهوم أنه إذا اتضح أنه لا يوجد عدم اتساق بين البند ٧ من المنطوق في المرفق (ب) بمشروع القرار ١/١٥ ووثيقة الإيكاو Doc 9082، سيجري عندئذٍ الإبقاء على الفقرة ١٥-٢٦ الحالية؛ وإلاّ ستُعَدّل بحسب الاقتضاء.

٣٠- وعلى هذا الأساس، وافقت اللجنة التنفيذية على مشروع نصّ تقريرها بشأن البند ١٥ من جدول الأعمال الوارد في ورقة العمل WP/573، رهناً بإدراج التعديلات المُشار إليها أعلاه، بغرض تقديمه إلى الجلسة العامة. وانفتحت على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع التوصية ١/١٥: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي، كما ورد في تلك الورقة.

البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات العامة والتوحيد القياسي

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٣١- قبل مباشرة النظر في مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/574)، أعرب مندوب الصين عن شواغل وفده الخطيرة وشكواه بشأن سلوك الأمانة التي وفّرت الخدمات للجنة التنفيذية أثناء جلستها الخامسة والسادسة يوم الأحد ٢٩/٩/٢٠١٩ لدى مناقشة المسائل المتعلقة بالبيئة في إطار البنود ١٥ و١٦ و١٧ من جدول الأعمال. وشدد على أنه، إثر قرار اللجنة التنفيذية بشأن تحميل الوثيقتين المقدمتين من الصين باسم الاتحاد الروسي والهند واللتين تضمنتا التغييرات المشتركة التي تقترحها على مشروع القرارين ١/١٦ و١/١٧ على الموقع الإلكتروني الخاص بالدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، كان هناك تأخير طويل في نشرهما؛ وبالإضافة إلى ذلك، وبما يتعارض مع هذا القرار، سُحبت الوثيقتان بسرعة من الموقع الإلكتروني الخاص بالدورة الأربعين للجمعية العمومية، حتى قبل رفع جلسة اللجنة التنفيذية لذلك اليوم. وأكد مندوب الصين أنّ ذلك الأمر قد أثر بشكل خطير على المجرى، إذ لم تتمكن اللجنة التنفيذية من الانتهاء من معالجة البندين ١٦ و١٧ من جدول الأعمال في ذلك اليوم. وشدد على أنه على الرغم من طلبه إلى رئيس المجلس الاهتمام بهذا الحادث فوراً، إلا أنه لم يكن واثقاً من أنّ الأمانة ستعيد تحميل الوثيقتين على الموقع الإلكتروني الخاص بالدورة الأربعين للجمعية العمومية وكاملاد أخير قام بترتيبات عبر مكتب الوفد الصيني لطباعة مئات النسخ بغرض توزيعها. ولكن أُبلغ مندوب الصين من قبل مندوب آخر في وقت لاحق من تلك الليلة بأنّ الوثيقتين المذكورتين أُعيد نشرهما على الموقع الإلكتروني للدورة الأربعين للجمعية العمومية.

٣٢- وفيما أعرب مندوب الصين عن تقديره الكبير لرئيس المجلس على جهوده الناجحة في هذا الصدد، أشار إلى أنه على الرغم من الحادث المذكور لن يعطي تقييماً عاماً سلبياً للأمانة بالنظر إلى الجودة الرفيعة للخدمات والتقارير التي وفّرتها للجنة الفنية على مدى الأسبوعين الماضيين.

٣٣- وإذ شدد مندوب الصين على ضرورة امتثال جميع الموظفين لمعايير السلوك الخاصّة بالإيكاو (انظر تعليمات الموظفين PI/1.4)، أكد أنه طبقاً للمادة ٢٧، تتحمّل الأمانة العامة مسؤولية توفير الخدمات للدول المتعاقدة مع الإيكاو، والوظيفة الرئيسية للأمانة العامة هي مساعدة الهيئات التشريعية في عملها وتنفيذ القرارات الصادرة عنها. وبالإضافة إلى ذلك، وفقاً للمادة ٣٣، لا يجوز للموظفين سواء بشكل فردي أو جماعي تشويه سمعة أي حكومة أو القيام بأي نشاط لتقويض أي حكومة. إلا أنّ مندوب الصين اعتبر أنّ وفد بلاده قد تعرّض لهذا النوع من تشويه السمعة والتقويض نظراً لتأخر الأمانة في تنفيذ قرار اللجنة التنفيذية ونشر الوثيقتين المذكورتين على الموقع الإلكتروني الخاص بالدورة الأربعين للجمعية العمومية ثمّ قيامها بسحبها بما يتعارض مع ذلك القرار.

٣٤- وأكد مندوب الصين أنه في حين تنصّ المادة ٢٩ من "معايير السلوك الخاصّة بالإيكاو" على أنه يجب على الأمانة العامة الامتناع عن الترويج أو ممارسة الضغط لصالح دولة معيّنة، إلا أنّ سحب الوثيقتين المذكورتين من الموقع الإلكتروني الخاص بالدورة الأربعين للجمعية العمومية قد أدى إلى إعطاء الأفضلية لتلك الدول التي لم تدعم التغييرات على مشروع القرارين ١/١٦ و١/١٧ المقترحة فيهما. وشدد على أنّ تصرف الأمانة المذكور قد أحق الضرر بسمعتها وتسبب بفقدان الثقة في التقارير التي أعدتها باسم اللجنة التنفيذية. وشدد مندوب الصين على أنه على الرغم من قدوم وفده إلى الإيكاو تحذره رغبة صادقة في المشاركة في مناقشات الجمعية العمومية بشأن مسائل تغيّر المناخ، إلا أنّ مواقفه وآراءه كما وردت في الوثيقتين المذكورتين أهملت لفترة طويلة، وهو وضع لاحظته جميع المشاركين. وفي معرض التأكيد على أنّ سلوك الأمانة شكّل أيضاً خرقاً للمبادئ الأساسية للحياد وعدم التمييز المكرّسة في "قواعد السلوك الخاصّة بالإيكاو"، ذكّر بأنّ المادة ١٣ تنصّ على أنه "لا يتمتع الموظفون المدنيون الدوليون بحرية الأفراد في التحيز أو التعبير عن قناعاتهم علناً بشأن المسائل المثيرة للجدل، سواء بشكل فردي أو كأعضاء في مجموعة"، وأنّ المادة ٢٢ تنصّ على أنه "يتعين على موظفي الخدمة المدنية الدولية اتباع التعليمات التي يتلقونها فيما يتعلق بوظائفهم الرسمية"،

وأته ينبغي ألا تُوَدِّي أيّ شكوك أو صعوبات إلى تأخير تنفيذ التعليمات. واعتبر مندوب الصين أنه ما زال هناك شوط طويل أمام بعض الموظفين للوفاء بتلك المقتضيات.

٣٥- وإذ لاحظ أنّ وفد بلاده يحترم بشدّة قواعد الإيكاو ولوائحها التنظيمية، واعتبر أنّ لدى الإيكاو رغبة قويّة في أداء وظائفها طبقاً لقواعدها ولوائحها التنظيمية، أشار مندوب الصين إلى أنّ وفد بلاده يطلب بتواضع من المجلس، عبر رئيسه، التحقيق في الحادث المذكور والتحقق مما إذا كان هناك أيّ سوء سلوك طبقاً للتعريف الوارد في "مدونة قواعد الخدمة في الإيكاو" (الوثيقة Doc 7350) أي عدم امتثال أحد الموظفين لالتزاماته/التزاماتها المنصوص عليها في المدونة، من خلال الأفعال أو الإغفالات، بدافع الحقد أو الإهمال الجسيم، أو عدم الامتثال لمعايير السلوك المتوقعة من موظف مدني دولي. وشدّد مندوب الصين على أنّ وفد بلاده يحتفظ بحق تبليغ مسؤول الأخلاقيات في الإيكاو بشأن أي نقص محتمل في الحياد أو أي تمييز أو تضارب مصالح أو سوء سلوك من قبل أيّ من موظفي الأمانة العامة المعنيين، بانتظار تلقيه رداً مرضياً من المجلس بشأن تحقيقه الدقيق في الحادث، مشفوعاً بتقرير مفصّل عن الإجراءات المتخذة والتي ستُتخذ لتقادي تكرار هذا النوع من الحوادث.

٣٦- وفي معرض دعمه الكامل للمداخلة من مندوب الصين، طلب مندوب الاتحاد الروسي إدراجها في تقرير اللجنة التنفيذية بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال. وكرر التشديد على الحاجة إلى احترام قواعد الإيكاو ولوائحها التنظيمية المتعلقة بتسيير أعمال الجمعية العموميّة واللجنة التنفيذية واللجان.

٣٧- وإذ أحاط علماً بالتعليقات التي تقدّم بها مندوباً كلّ من الصين والاتحاد الروسي، أشار مدير إدارة النقل الجوي إلى أنّه بعد أن أبلغه مكتب رئيس المجلس بالحادث، اتخذت الأمانة العامة إجراءات فورية لتحديد السبب. وفي حين بدا أنّ مشكلة فنيّة حصلت تتعلّق بالموقع الإلكتروني للدورة الأربعين للجمعية العمومية، إلّا أنّه غير قادر على توفير تأكيد في الوقت الراهن. وسيرفع مدير إدارة النقل الجوي تقريراً إلى الأمانة العامة وسيواصل مع مندوب الصين رسمياً أثناء انعقاد الجمعية العمومية. وفي هذه الغضون، تقدّم مدير إدارة النقل الجوي بخالص اعتذاره باسم جميع موظفي الأمانة العامة الذين قد يكونون معنيين بهذا الحادث المؤسف الذي أدى إلى عدم توقّر الوثيقتين المذكورتين المقدمتين من الصين باسم الاتحاد الروسي والهند واللّتين تتضمنان التغييرات التي تقترحها تلك الدول بصورة جماعيّة على مشروع القرارين ١/١٦ و ١/١٧ بشكل مؤقت على الموقع الإلكتروني الخاص بالدورة الأربعين للجمعية العمومية.

٣٨- وبعد ذلك، باشرت اللجنة التنفيذية استعراض ورقة العمل WP/574 التي تتضمن مشروع تقريرها إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال.

٣٩- أشار نائب مدير فرع شؤون البيئة (DD/ENV) إلى أنّه ينبغي تعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٦-١٠ من خلال الاستعاضة عن "فنلندا" بـ"فرنسا" لتعكس بدقّة الدولة التي قدّمت ورقة العمل WP/102 بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني. وكان ينبغي إجراء التغيير عينه على الجملة الأولى من الفقرة ١٧-٧ في مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/575).

٤٠- بالإشارة إلى الفقرة ١٦-١٨ المتعلقة بورقة العمل WP/273 المقدّمة من منظّمته، اقترح المراقب من المجلس الدولي لطيران الأعمال إضافة جملة ثانية جديدة بالاتساق مع الفقرة ب) من الإجراء في تلك الورقة والتي ستُقرأ كما يلي: "كما طلب المجلس الدولي لطيران الأعمال إلى الإيكاو تسهيل السياسات المناسبة للتشجيع على إنتاج وقود الطيران المستدام بكميات أكبر"، وقُبل ذلك.

٤١- ثم اقترح مندوب الاتحاد الروسي التغييرات التالية على مشروع التقرير:

• في الفقرة ١٦-٢١، المتعلقة بالبيان المشترك لدولته والصين الوارد في ورقة العمل WP/605: توسيع الجملة الأولى من خلال إضافة ما يلي في آخرها: "بالإضافة إلى وضع نظام عالمي للحواجز الاقتصادية البديلة يهدف إلى تخفيض حقيقي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي من خلال التحديث الفني العالمي لقطاع الطيران من أجل تحسين سلامة الطيران وتنفيذ أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة."؛ وإضافة جملة ثانية جديدة تُقرأ كما يلي: "كما دعت الصين والاتحاد الروسي الجمعية العمومية إلى مطالبة رئيس مجلس الإيكاو بإبلاغ الأمانة العامة بهذا الموقف الذي تبنته الدول التي وافقت على البيان."

• في الفقرة ١٦-٣١، الاستعاضة عن عبارة "تقدّم" بعبارة "نتائج" بحيث تُقرأ كما يلي: "أقرت اللجنة بالنتائج المحرزة في إطار مبادرة الإيكاو لخطط العمل الوطنية...؛"

• في الفقرة ١٦-٣٤، ينبغي تعديل الجملة الأخيرة من خلال الاستعاضة عن عبارة "أنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية الأدنى" بعبارة "أنواع وقود الطيران ذات الإنتاج المستدام" (سُحب هذا المقترح فيما بعد؛ انظر الفقرة ٦٨ أدناه)؛

• في الفقرة ١٦-٣٧: إضافة جملة ثانية جديدة تُقرأ كما يلي: "ومع ذلك، أوضحت دول أخرى ضرورة اغتنام الفرصة لتنفيذ الأهداف الطموحة التي حُدّدت بالفعل كخطوة أولى؛" وإضافة جملة رابعة جديدة تُقرأ كما يلي: "وفي هذا الصدد، طلب وفد الاتحاد الروسي إنشاء فريق عامل مخصص للتوصل إلى اتفاق بشأن بعض نقاط مشروع قرار تغيير المناخ، الأمر الذي أيده بعض الدول، إلا أنه لم يتم قبول الاقتراح."

• حذف الفقرة ١٦-٣٨ المتعلقة بالعمل على جدوى وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية عن الطيران الدولي، برمتها إذ إنها برأيه لم تُناقش (سُحب هذا المقترح فيما بعد؛ انظر الفقرة ٦٢ أدناه)؛

• إدراج فقرة جديدة ١٦-٤٠ تُقرأ كما يلي: "واقترحت الصين والاتحاد الروسي نقل المرفق - "المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق (MBMs) في مجال الطيران الدولي" من مشروع القرار قيد النظر إلى مشروع القرار المقدم في ورقة العمل WP/59. إلا أن الاقتراح قد رُفض."، مع إعادة ترقيم الفقرة الحالية ١٦-٤٠ لتصبح ١٦-٤١."

٤٢- في معرض الإعراب عن الدعم الكامل لهذه التغييرات، شدّد مندوب الصين على أنّ التقرير ينبغي أن يعكس مناقشات اللجنة بطريقة منصفة وممتزنة. ثمّ اقترح التغييرات الإضافية التالية:

• في الفقرة ١٦-٣٤، تعديل الجملة الثانية من خلال إضافة الجملة التالية في آخرها: "، مع الاعتراف في الوقت ذاته بوجهات النظر المتباينة بشأن ما إذا كان من الضروري تعيين نسبة كمّية من وقود الطيران المستدام لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠، وبشأن نهج كيفية تحديد هذا الهدف الكمي من حيث النسبة (نهج يتجه إما من أعلى إلى أسفل أو من أسفل إلى أعلى)."

• في الفقرة ١٦-٣٥، تعديل الجملة الثانية: من خلال الاستعاضة عن العبارات "توافق الآراء بين الدول" بعبارات تعكس الوضع الفعلي، إذ أنّه وفق فهمه للأمر لم يتمّ التوصل إلى هذا النوع من توافق الآراء خلال مناقشات اللجنة (EX/5)؛ ومن خلال إضافة الجملة التالية: "عما إذا كان من الضروري تحديد هدف طموح آخر طويل الأجل و" قبل عبارة "حول"؛

- حذف الفقرة ١٦-٣٧ بشأن الحاجة إلى توفير رسالة واضحة في الفقرة ٩ من منطوق القرار المحدث ٣٩-٢ للتشديد على الضرورة الملحة لاعتماد هدف طموح عالمي طويل الأجل، برمتها.

٤٣- شدد مندوب المملكة العربية السعودية على أن الطريقة التي صيغت بها الفقرة ١٦-٣٨ تبدو وكأنها تعني أن جميع أعضاء اللجنة قد وافقوا على النص المقدم الذي يوجه المجلس للعمل على مقترحات ملموسة بشأن هدف طموح عالمي طويل الأجل. غير أنه رأى أنها لا تعكس المناقشة الفعلية للجنة (EX/5). وأكد مندوب المملكة العربية السعودية أن النص لا يتماشى مع الفقرة ٩ من منطوق القرار ٣٩-٢ المحدث المقدم في ورقة العمل WP/58. وإذ أكد أنه في حالة موافقة الجمعية العمومية على النص المذكور لاحقاً كقرارها مما سيتطلب تنفيذاً فورياً، طلب توضيحاً بشأن العلاقة بين قرار الجمعية ومقرر الجمعية كما هو وارد في تقرير اللجنة الذي أقرته الجلسة العامة. وإذ كرر هذا الطلب، أشار مندوب الإمارات العربية المتحدة إلى أن التوضيح المتعلق بالآثار الإجرائية للفقرة ١٦-٣٨ من شأنه أن يسهل قرار اللجنة بقبول هذه الفقرة أو تعديلها أو حذفها. وطلب مندوب الولايات المتحدة أيضاً مزيداً من التوضيح بشأن الفقرة ١٦-٣٨ من أجل فهم وضعها بشكل أفضل.

٤٤- وأيد مندوب الاتحاد الروسي التعليقات التي أدلى بها مندوب الصين والمملكة العربية السعودية، وأكد أن جميع المقترحات المذكورة أعلاه لتعديل مشروع التقرير قد قُدمت لضمان إدراج جميع الآراء التي أعرب عنها أثناء مناقشة اللجنة فيه بشكل موضوعي. وأكد أن المقترحات المذكورة لم تقدم أي عناصر جديدة. وذكر مندوب الاتحاد الروسي باقتراحه بشأن حذف الفقرة ١٦-٣٨ (انظر الفقرة ٤١)، واستفسر عن أصل النص ومتى تمت مناقشته من قبل اللجنة التنفيذية.

٤٥- ودعم أيضاً لمدخلات مندوبي الصين والمملكة العربية السعودية، أكد مندوب مصر مجدداً على الحاجة إلى أن يمثل التقرير آراء جميع المندوبين بشكل عادل. وشدد على أن الفقرة ١٦-٣٨ لا تعكس وجود بعض الآراء المتباينة فيما يتعلق بمنح الأولوية للعمل بشأن جدوى وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل. ولاحظ مندوب مصر، مع ذلك، أن نص الفقرة ٩ من منطوق القرار ٣٩-٢ المحدث (ورقة العمل WP/574) يعكس بدقة الإجماع الذي تم التوصل إليه في اللجنة.

٤٦- ورددت مندوبية كوبا استفسار مندوب الاتحاد الروسي بشأن أصل الفقرة ١٦-٣٨، وأكدت أنها لكي تتمكن من الموافقة على التقرير الكامل حول البند ١٦ من جدول الأعمال، فإنها تحتاج إلى فهم أفضل للآثار القانونية للفقرة حيال مشروع القرار ١٦/١.

٤٧- وفي معرض تقديم رأيه على أساس قانوني فني بحث للنظر فيه من قبل اللجنة التنفيذية، أشار مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (D/LEB) إلى أن الجمعية العمومية هي الهيئة العليا للإيكاو وهي تتمتع بالسيادة لاتخاذ أي قرار، رهنأ بالمرعاة الأساسية للمبادئ القانونية المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو وفي نظامها الداخلي (الوثيقة 7600 Doc). ولاحظ أن الممارسة العرفية للإيكاو تتمثل في تجسيد أهم مقررات الجمعية العمومية في قرار. وثانياً، يمكن أن يتجسد قرار اللجنة التنفيذية أو اللجان في التقرير المقدم إلى الجلسة العامة ثم تصادق عليه الجمعية العمومية، بدون الحاجة إلى اتخاذ قرار. وأشار المدير إلى أنه في حين ينبغي عادة معالجة القضايا في القرار نفسه، إذا كان لا يزال لدى غالبية المندوبين وجهات نظر للتعبير عنها خارج القرار، فيمكنهم التعبير عنها، كأغلبية، في التقرير ذي الصلة.

٤٨- ودعم مندوب الهند الموقف الذي عبّر عنه مندوبو كل من الاتحاد الروسي والصين والمملكة العربية السعودية، مكرراً الإشارة إلى الحاجة إلى أن يعكس تقرير اللجنة التنفيذية عدم وجود أي توافق في وجهات النظر أثناء مناقشة البند ١٦ من جدول الأعمال.

٤٩- واعتبر مندوب أستراليا أن الفقرة ١٦-٣٨ تعكس بدقة نتائج مناقشات اللجنة التنفيذية (EX/5)، ألا وهي أنها اتفقت على عدم إدخال أي تغييرات إضافية على القرار ٣٩-٢ المحدث والقيام بدلاً من ذلك بإدراج بيان في تقريرها لتوضيح مدى أهمية عمل المجلس على مقترحات حسية بشأن هدف طموح عالمي طويل الأجل. واقترح أن يقوم مندوب الصين والاتحاد الروسي باقتراح فقرة قائمة بذاتها تشير إلى شواغلها كما وردت في بيانها المشترك (ورقة العمل WP/605) عوضاً عن اقتراح تعديلات على فقرات عديدة في التقرير لعكس تلك الشواغل.

٥٠- أشارت مندوبة نيوزيلندا إلى أنها لا تؤيد التغييرات المقترحة على الفقرتين ١٦-٣٧ و ١٦-٣٨، وأكدت على ضرورة الإبقاء على هاتين الفقرتين بالصيغة المعروضة في ورقة العمل WP/574 لأنها تعكس بدقة مناقشة اللجنة السابقة (EX/5). وأيدت اقتراح مندوب أستراليا، وأوصت بأنه إذا اعتبر مندوب الصين والاتحاد الروسي أن وجهات نظرهما لم تتعكس على النحو الملائم في تقرير اللجنة التنفيذية، فينبغي توفير فقرة منفصلة تعكس وجهات نظرهما بدقة بدلاً من حذف فقرات رئيسية من التقرير الذي يعكس وجهات نظر المندوبين الآخرين.

٥١- بالإشارة إلى الفقرة ١٦-٣٨، أشارت مندوبة كوبا إلى أنه على الرغم من أنها اعتبرت أن المجلس يمكن أن يضطلع بالعمل المذكور المتعلق بهدف طموح عالمي طويل الأجل، إلا أنه من الضروري زيادة التركيز على تقديم الدعم للدول النامية، بما في ذلك بناء القدرات وتقديم المساعدة الفنية للدول في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٥٢- أيد مندوب فرنسا الحاجة إلى أن يعكس التقرير الخاص بالبند ١٦ من جدول الأعمال مناقشة اللجنة بوضوح (EX/5)، وأشار إلى أنه كان هناك تباين كبير في وجهات النظر لم يتم توضيحه فيه. وشدد على أنه بالرغم من اعتقاده أن التقرير لم يتسم بالكمال، مع وجود نص كان يود إضافته، إلا أنه يمكنه قبوله بالشكل المقدم في ورقة العمل WP/574 في إطار روحية التوافق. ومع ذلك، فإن مندوب فرنسا لن يعترض إذا رأى بعض المندوبين أنه من الضروري إدراج وجهات نظرهم في التقرير. وأكد، في هذا الصدد، أن اقتراح مندوب أستراليا كان طريقة جيدة للمضي قدماً. وأكد مندوب فرنسا أنه لا يمكنه قبول أي تغييرات أخرى على التقرير باستثناء تلك التي سبق أن اقترحت أثناء المناقشة الحالية.

٥٣- بالإشارة إلى النقاط التي أثرت فيما يتعلق بالفقرة ١٦-٣٨، ذكر مندوب فرنسا بأن رئيس المجلس هو الذي اقترح عدم إجراء أي تغيير إضافي على القرار المحدث ٣٩-٢ وبدلاً من ذلك إدراج بيان في تقرير اللجنة لتوضيح أهمية عمل المجلس على مقترحات ملموسة بشأن هدف عالمي طموح طويل الأجل. وشدد على أن جميع المندوبين قد أتاحت لهم الفرصة للتعليق على هذا الاقتراح، ولاحظ أن الرئيس قد أشار لاحقاً إلى وجود دعم عارم لذلك النهج وأن اللجنة ستمضي قدماً بناء على ذلك.

٥٤- وأيد مندوبو أسبانيا والنرويج والنمسا وهولندا واليونان وألمانيا وسلوفاكيا وفنلندا والاتحاد الروسي وإيطاليا ومالطا وكوبا وموناكو اقتراح مندوب أستراليا، فضلاً عن التعليقات التي أدلى بها مندوب نيوزيلندا وفرنسا، من بين دول أخرى.

٥٥- عند القيام بذلك، أشار مندوب أسبانيا إلى أنه في حين تعكس الفقرة ١٦-٣٨ الحل الوسط الذي اقترحه رئيس المجلس، يمكن مراجعة الجملة الثانية منها لزيادة التركيز على توفير الدعم للدول النامية، بما في ذلك بناء القدرات وتقديم المساعدة الفنية للدول في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، على النحو الذي اقترحه مندوب كوبا.

٥٦- وأيد مندوب هولندا مداخلة مندوب فرنسا والطريقة التي اقترحتها مندوب أستراليا للمضي قدماً، وأشار إلى أنه يحترم مخاوف الدول الأخرى ويهتمها، ووافق على أنها يمكن أن تتعكس في فقرة قائمة بذاتها في تقرير اللجنة التنفيذية كما هو مقترح. وفيما اعتبر أن التقرير يعكس مجريات مناقشات اللجنة بطريقة عادلة ومتوازنة، بما في ذلك النص الوارد في الفقرة ١٦-٣٨، اقترح

تعديل الجملة الثانية من الفقرة ١٦-٣٥ بالاستعاضة عن الإشارة إلى "تقارب وجهات النظر بين الدول" بإشارة إلى "أغلبية واضحة من الدول".

٥٧- وأشار مندوب إيطاليا إلى أنه على الرغم من رضاه عن التقرير كما ورد في ورقة العمل WP/574 واعتقاده أن نص الفقرة ٣٨-١٦ يعكس قرار اللجنة، إلا أنه يوافق على اقتراح مندوب أستراليا البناء بإضافة فقرة قائمة بذاتها لتعكس وجهات نظر مندوبي الصين والاتحاد الروسي التي اعتبرها أنها لم تُبرز على النحو الملائم.

٥٨- وأعرب مندوب كندا عن مشاطرته الآراء التي عبر عنها مندوبو أستراليا وفرنسا وإسبانيا ونيوزيلندا وهولندا بشأن هذه المسألة.

٥٩- وكّرر مندوب الولايات المتحدة التعبير عن دعمه الكامل لمشروع القرار ١/١٦، مؤكداً أنه يتضمّن الصياغة عينها المستخدمة في قراري الجمعية العمومية السابقين بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، القرارين ٣٨-١٨ و ٣٩-٢، مع تحديثات طفيفة. ولاحظ أنه كان هناك دعم واسع واضح لمشروع القرار ١/١٦. وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن ما كان قيد النظر الآن هو مشروع تقرير اللجنة حول مناقشتها للبند ١٦ من جدول الأعمال، وشدد على أنه من المهم أن يشعر جميع المندوبين أن آراءهم قد سُمت وأدرجت على النحو الواجب في التقرير. ومع ذلك، لم يكن متأكداً مما إذا كان اقتراح مندوب أستراليا يمثل النهج الصحيح لأنه لم يكن يعرف محتويات الفقرة المستقلة المتوخاة التي تعكس وجهات نظر مندوبي الصين والاتحاد الروسي.

٦٠- وإذ ذُكر باقتراح مندوب الصين تعديل الجملة الثانية من الفقرة ١٦-٣٤ للإقرار بوجهات النظر المتباينة فيما يتعلق بالحاجة إلى تحديد نسبة كميّة من وقود الطيران المستدام لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠ وأساليب تحديد مثل هذا الهدف المتعلق بهذه النسبة الكمية، سلّط مندوب الولايات المتحدة الضوء على أن دولته قد حثت على توخي الحذر بشأن وضع مثل هذا الهدف الكمي لوقود الطيران المستدام. وأشار إلى أنه إذا كان مندوب الصين على استعداد لقبول اقتراح مندوب هولندا بشأن تعديل الفقرة ١٦-٣٥، فإنه سيقبله أيضاً لأنه كان لديه انطباع بأن أغلبية واضحة من المندوبين الذين قاموا بمدخلات قد أيدوا منح الأولوية للعمل على هدف طموح عالمي طويل الأجل.

٦١- لدى الإعراب عن تقديره للتوضيح الذي قدّمه مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، أشار مندوب مصر إلى أن قرار اللجنة الوارد في الفقرة ١٦-٣٨ بشأن العمل على جدوى هدف طموح عالمي طويل الأجل يكمل فقط الأحكام المتعلقة بهذه المسألة في مشروع القرار ١/١٦. وبالتالي اقترح تعديل مقدمة الفقرة ١٦-٣٨ بالاستعاضة عن عبارة "خلصت اللجنة إلى أن" بعبارة "خلصت معظم الدول إلى أن"، والإشارة إلى الآراء المتباينة المعرب عنها في نفس الفقرة ١٦-٣٨.

٦٢- وعند الموافقة على هذا الاقتراح، أشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أنه ليس من الضروري بالتالي حذف الفقرة ١٦-٣٨ كما كان قد اقترح سابقاً (انظر الفقرة ٤١). ولاحظ أنه لا يزال من غير الواضح له ما إذا كانت الفقرة ١٦-٣٨ ستظهر فقط في تقرير اللجنة التنفيذية أو ما إذا كانت ستدرج أيضاً في مشروع القرار ١/١٦، إما كحكم جديد أو كتعديل على حكم قائم، والتمس توضيحات إضافية.

٦٣- ولاحظ مندوب الأرجنتين أن معظم سوء التفاهم المتعلق بالفقرة ١٦-٣٨ نشأ من المقدمة، واقترح حذفها لتجنب سوء التفسير في المستقبل، وتعديل الجملة الأولى من النص المتبقي لتشير إلى أنّ أغلبية واضحة من الدول وافقت على أنه ينبغي إعطاء توجيهات أوضح للمجلس بشأن منح الأولوية للعمل على جدوى هدف عالمي طموح طويل الأجل.

٦٤- وإذ أشار إلى أن روح التعاون هذه يشجعها كثيراً، وافق مندوب الصين على الاقتراح الذي قدمه مندوب مصر وأيده مندوب الاتحاد الروسي بأن تعكس الفقرة ١٦-٣٨ وجهات نظر غالبية الدول والآراء المتباينة للدول.

٦٥- وأعرب مندوب كولومبيا وكوبا عن دعمهما لتعليقات واقتراحات مندوبي مصر والاتحاد الروسي والصين والأرجنتين.

٦٦- عند تقديم توضيح بشأن الفقرة ١٦-٣٨، التي تعكس الاقتراح الذي قدمه خلال مناقشة اللجنة التنفيذية السابقة للبند ١٦ من جدول الأعمال (EX/5)، أكد رئيس المجلس أن النص الذي يظهر في فقرة ذات مسافة بادئة بعد المقدمة ("المجلس، بدعم فني من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ... المساعدة اللازمة"). لم يكن القصد منه أن يحل محل الفقرة ٩ من منطوق مشروع القرار ١/١٦ الوارد في ورقة العمل WP/574، والتي اتفق الجميع على الإبقاء عليها؛ بل كان القصد منه تكملة الفقرة ٩ من المنطوق من خلال تحديد كيفية تنفيذها، أي: ينبغي إعطاء الأولوية للعمل على جدوى هدف عالمي طموح طويل الأجل، مع تقديم الخيارات إلى الجمعية العمومية المقبلة للنظر فيها، جنباً إلى جنب مع خارطة طريق التنفيذ؛ وعند القيام بهذا العمل، ينبغي للمجلس أن يبنى على المبادرات والإجراءات الجارية والمقررة، بما في ذلك التقنيات المبتكرة والشراكات بين الدول والقطاع، مع مراعاة مبادرة الإيكو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، ولا سيما بناء القدرات والمساعدة الفنية للدول التي كانت مطلوبة، والتي تم تسليط الضوء عليها من قبل مندوب كوبا.

٦٧- وأشار رئيس المجلس إلى أن الالتباس نشأ ليس فقط بسبب مقدمة الفقرة ١٦-٣٨ ولكن أيضاً بسبب العرض المرئي للنص اللاحق في فقرة ذات مسافة بادئة، مما خلق انطباعاً خاطئاً بأنه كان من المفترض أن يحل محل الفقرة ٩ من منطوق القرار ١/١٦. وأشار إلى أنه سيكون من الضروري إما إعادة صياغة المقدمة أو حذفها. وعلاوة على ذلك، ينبغي إعادة صياغة النص المتبقي ليعكس ليس فقط رأي الأغلبية بشأن العمل المذكور المتعلق بهدف طموح عالمي طويل الأجل ولكن أيضاً رأي المندوبين الآخرين الذين لم يؤيدوا إعطاء الأولوية لهذا العمل. وتأكيداً على الحاجة إلى وقت لإعادة الصياغة، وكذلك لمراجعة التعديلات الأخرى المقترحة على مشروع التقرير، طلب رئيس المجلس من المندوبين الذين اقترحوا تغييرات، بما في ذلك مندوبو الاتحاد الروسي والصين وكوبا، تقديم نصوصهم إلى الأمانة للنظر فيها. واقترح أنه في حال لم يكن من السهل إدراج التعديلات المقترحة على الفقرات الفردية أو الفقرة المستقلة الجديدة التي اقترحها مندوب أستراليا في مشروع التقرير حول البند ١٦ من جدول الأعمال واستلزامها مفاوضات، عندئذ يمكن للجنة التنفيذية استخدام مجموعة الصياغة التي تم إنشاؤها لاستعراض التعديلات المقترحة على مشروع التقرير بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال ومشروع القرار ١/١٩ (ورقة العمل WP/582) للنظر فيها، على افتراض أن مجموعة الصياغة قد نجحت في التوصل إلى حل وسط بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال؛ وبدلاً من ذلك، يمكن إنشاء مجموعة صياغة ثانية. واقترح رئيس المجلس إضافة مندوب فرنسا إلى عضوية مجموعة الصياغة، بما أن المندوبين الأوروبيين قد شاركوا بنشاط في مناقشة البند ١٦ من جدول الأعمال وأثاروا عدداً من القضايا. واقترح كذلك إشراك مندوب الأرجنتين في المجموعة.

٦٨- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن رضاه عن شرح رئيس المجلس. وأكد أنه، في ضوء مناقشته مع مندوب المملكة العربية السعودية خلال استراحة القهوة، سيسحب اقتراحه التحريري البحث لتعديل الجملة الأخيرة من الفقرة ١٦-٣٤ من خلال استبدال مصطلح "أنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية الأدنى" بمصطلح "وقود الطيران مستدام الإنتاج"، والذي كان قد أيدته مندوب الصين (انظر الفقرة ٤١). وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أنه ما زال يدعم التعديل الذي اقترحه هذا الأخير للفقرة ١٦-٣٤ (انظر الفقرة ٤٢). ثم اقترح تعديل الفقرة ١٦-٤١ المعاد ترقيمها للإشارة إلى أن بعض الدول اعترضت على التوصية باعتماد مشروع القرار ١/١٦ وأن اللجنة قدمت تلك التوصية على أساس رأي الأغلبية، بحيث تُقرأ كما يلي: "على الرغم من اعتراضات دول قليلة وافقت اللجنة، بالأغلبية، على أن توصي الجمعية باعتماد القرار التالي".

٦٩- واقتراح مندوب الصين تعديل الفقرة ١٦-٣٩ على النحو التالي: في الجملة الأولى، الاستعاضة عن الجملة "في حين أحاطت اللجنة علماً بالشواغل التي أعرب عنها بعض الدول بما في ذلك تلك الواردة في ورقة العمل WP/605" بالجملة التالية: "، في حين أصرت بلدان أخرى على أنه ينبغي تعديل مشروع القرار وقدمت اقتراحات تعديلات محددة؛ والاستعاضة عن الجملة الثانية بجملة تُقرأ كما يلي: "لأن اللجنة لم يكن لديها الوقت الكافي لمناقشة هذه الاقتراحات، قررت اللجنة تقديم مشروع الوثيقة هذا إلى الجمعية لمزيد من المناقشة".

٧٠- في إطار الإعراب عن دعمهم للنهج الذي اقترحه الرئيس للمضي قدماً، تطوع مندوبو البرازيل وفرنسا وسنغافورة ومصر والمملكة العربية السعودية واليابان والاتحاد الروسي وألمانيا للمشاركة في مجموعة الصياغة المصغرة التي ستستعرض التعديلات المقترحة على مشروع التقرير بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/574).

٧١- وبعد أن أحاط رئيس اللجنة التنفيذية علماً بما أبدوه من اهتمام، أشار إلى أنه عند تشكيل مجموعة الصياغة سيختار دولتين من كل إقليم لضمان التمثيل الجغرافي العادل.

٧٢- واتفق على العودة إلى مشروع التقرير بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال ومشروع القرار ١/١٦ (ورقة العمل WP/574) في الجلسة القادمة.

٧٣- رُفعت الجلسة في الساعة ١٢،١٥.

محضر الجلسة الحادية عشرة

(الأربعاء، ٢٠١٩/١٠/٢ في الساعة ١٤,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي
— إنشاء مجموعة صياغة مصغرة ثانية
- ٢- الموافقة على مشروع نص القسم العام من تقرير اللجنة التنفيذية المقدم إلى الجلسة العامة
- ٣- البند ١٩ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
— الموافقة على مشروع نص تقرير اللجنة التنفيذية المقدم إلى الجلسة العامة (تابع)
- ٤- البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي
— الموافقة على مشروع نص تقرير اللجنة التنفيذية المقدم إلى الجلسة العامة (تابع)
- ٥- البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه
في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)
— الموافقة على مشروع نص تقرير اللجنة التنفيذية المقدم إلى الجلسة العامة

موجز المناقشات

البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي

إنشاء مجموعة صياغة مصغرة ثانية

- ١- إلحاقاً للاتفاق الذي تم التوصل إليه أثناء معالجة اللجنة التنفيذية الأولى لمشروع تقريرها المقدم إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/574) (EX/10) على إنشاء مجموعة صياغة مصغرة ثانية لاستعراض التعديلات المقترحة عليه، أعلن رئيس اللجنة أن المجموعة ستضم مندوبي الأرجنتين والبرازيل والمملكة العربية السعودية ومصر وسنغافورة وأستراليا وألمانيا وفرنسا وجنوب إفريقيا ونيجيريا والولايات المتحدة وكندا والصين والاتحاد الروسي والهند. وستجتمع مجموعة الصياغة الآن مع الأمانة في غرفة الاجتماعات الملاصقة لمكتب رئيس المجلس وسترفع تقريراً إلى اللجنة التنفيذية في وقت لاحق أثناء الجلسة الحالية.

الموافقة على مشروع نص القسم العام من تقرير اللجنة التنفيذية المقدم إلى الجلسة العامة.

٢- استعرضت اللجنة التنفيذية مشروع نص القسم العام من تقريرها كما ورد في ورقة العمل WP/598 ووافقت عليه بدون تغيير لرفعه للجلسة العامة.

البند ١٩ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٣- من ثم استأنفت اللجنة التنفيذية (EX/10) معالجتها لمشروع تقريرها بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/582) وأنجزته.

٤- أشار رئيس مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP) إلى أن مجموعة الصياغة المصغرة الأولى التي أنشئت لاستعراض التعديلات المقترحة على مشروع نص التقرير ومشروع القرار ١/١٩ كانت قد اجتمعت في وقت سابق من صباح ذلك اليوم واقترحت التغييرات التالية:

- تُعدّل الفقرة ١٩-١ بحيث تُقرأ كما يلي: "أحاطت اللجنة علماً بورقة العمل A40-WP/48، التي قدّمها المجلس، وأبدت تقديرها للإنجازات التي حققتها المنظمة وقيادتها من أجل زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها على مدى فترة الثلاث سنوات الماضية."؛
- تُعدّل الفقرة ١٩-٤ بحذف الجملة الأولى بحيث تُقرأ كما يلي: "ومع الاعتراف بأهمية مبادئ الحكم الرشيد والشفافية والتخلي بأعلى المعايير الأخلاقية، فقد أقر بضرورة إدخال مزيد من التحسينات وبذل مزيد من الجهود لجعل المنظمة أكثر قدرة على التكيف مع البيئة السريعة التغير، وتحسين فعاليتها التنظيمية وتعزيز آليات التنسيق وإعادة الهيكلة حسب الاقتضاء."؛
- تُعدّل الجملة الأولى من الفقرة ١٩-٥ بحيث تُقرأ كما يلي: "ونظراً للتأييد بشكل عام لما جاء في ورقتي العمل A40-WP/48 و A40-WP/423، فقد وافقت اللجنة على دمج مشروع القرارين تحت عنوان "زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها"؛
- تُعدّل الجملة الأولى من الفقرة ١٩-٧ من خلال إضافة الجملة التالية: "، وبدعم من عدد كبير من الدول الأخرى،" قبل كلمة "بشأن" وتُعدّل الجملة الثانية لتُقرأ "وأقرت اللجنة بالفوائد التي يمكن تحقيقها بزيادة وضوح نصوص القواعد والتوصيات الدولية التي تنص على تواريخ مختلفة لوجوب التطبيق في الممارسات التحريرية الجديدة، ولكنها اعترفت أيضاً بالشواغل المُعرب عنها بشأن الشكل الجديد وبخاصة التعقيدات في الإبلاغ عن الاختلافات."؛
- تُعدّل الجملة الثانية من الفقرة ١٩-٨ من خلال إضافة الجملة التالية: "بالشواغل بشأن ضعف معدل الاستجابة لعمليات التشاور من خلال كتب المنظمة إلى الدول وعدم الرد على الدول التي تدلي بتعليقات،" قبل كلمة "وبأن"؛
- يُعدّل القرار رقم ١٩-١ بإدراج الفقرة الفرعية الجديدة (د) في الفقرة ٣ من المنطوق لتُقرأ كما يلي: "تجنب أي تضارب محتمل في المصالح عند إقامة الشراكات والحصول على التمويل الطوعي."

٥- دَكرَ رئيس مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات (H/SPCP) بأنَّ الجملة الثانية من الفقرة ١٩-٥ كانت قد عُدلت في السابق بحيث تُقرأ كما يلي: "وافقت اللجنة على أن تستمر الأمانة العامة في إطلاع المجلس بانتظام على المعلومات المستجدة في هذا الشأن وعلى أن يرفع المجلس تقريراً بذلك إلى الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين".

٦- رهناً بالتعديلات المذكورة آنفاً، وافقت اللجنة التنفيذية على مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال المقدم في ورقة العمل رقم WP/582 لتقديمه إلى الجلسة العامة. وبالإضافة إلى ذلك، وافقت على أن توصي الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار رقم ١/١٩: "زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها"، كما عُدل أعلاه.

البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة (مواصلة)

٧- استأنفت اللجنة التنفيذية (EX/10) النظر في مشروع تقريرها بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال المقدم إلى الجلسة العامة (ورقة العمل WP/574). ولدى تقديم نتائج استعراض مجموعة الصياغة الثانية للتعديلات المقترحة على مشروع التقرير، أشار نائب مدير فرع شؤون البيئة إلى أن النص التالي اقترح للفقرة ١٦-٣٨ عوضاً عن المقدمّة:

"واتفقت أغلبية واضحة من الدول على ضرورة توفير المزيد من الوضوح للمجلس حتى يحدد أولويات العمل المتعلق بجدوى تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، والخيارات الحالية المطروحة، تليها خارطة طريق للتنفيذ، للنظر فيها بحلول الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو. وأعربت عن ضرورة إنجاز العمل بدعم فني من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وبالتشاور مع الدول والصناعة والجهات المعنية الأخرى استناداً إلى المبادرات القائمة والمقررة، بما في ذلك التكنولوجيات المبتكرة والشراكات بين الدول والصناعة، مع توفير الدعم اللازم، بما في ذلك بناء القدرات والمساعدة الفنية، للدول التي تندرج ضمن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". ورفضت دول أخرى إعطاء الأولوية لهذا العمل بشأن جدوى تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل، وطلبت إلى المجلس تقييم مدى تنفيذ الخطط الوطنية للدول من حيث رؤيتها الطويلة الأجل، والتوصل إلى فهم أفضل للموارد المتاحة لمساعدة البلدان النامية فيما يتعلق بالتكنولوجيا وبناء القدرات والتمويل، وكذلك ضمان الإنصاف في ضوء الظروف الخاصة وقدرات الدول المعنية."

٨- ولاحظ نائب مدير فرع شؤون البيئة (DD/ENV) أنه في حين اقترحت مجموعة الصياغة أيضاً نصاً لل فقرات ١٦-٣٩ و ١٦-٤٠ و ١٦-٤١ من مشروع التقرير، فقد ورد جزء منه بين أقواس إذ كان مرهوناً بمواصلة اللجنة التنفيذية مناقشة مشروع القرار ١/١٦.

٩- وأعرب مندوب مصر عن دعمه للنص المقترح للفقرة ١٦-٣٨.

١٠- ثمّ قدّم مندوب الصين التغييرات التالية على مشروع القرار ١/١٦، المقترحة بصورة مشتركة من الصين والهند والاتحاد الروسي (الوثيقة المنشورة عبر الموقع الإلكتروني للدورة الأربعين للجمعية العمومية متاحة ضمن الخانة المعنونة: "وثائق مرجعية" ("Reference Documents") عبر الرابط التالي:

https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf

• تعديل الفقرة ١٠ من الديباجة من خلال حذف الجملة "وكذلك العمل المضطّع به لاستكشاف هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفي درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس"؛ وإدراج الفقرة الجديدة التالية ضمن الديباجة:

"وإذ تقرّ أيضاً بأنّ بعض الدول لديها شواغل بشأن إنصاف وجدوى هدف الحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية لعام ٢٠٢٠ على نفس المستوى وقد سجّلت تحفظات بشأن الهدف"؛

• تقسيم الفقرة ١٢ من الديباجة إلى فقرتين بعد عبارات "التعاون من جانب الدول وقطاع الطيران"، بحيث تبدأ الفقرة الثانية بعبارات "وتلاحظ الالتزامات الجماعية"؛ وفي تلك الفقرة الثانية، حذف عبارات "نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي" وإضافة الجملة "وإذ تلاحظ أيضاً أنّ تلك الالتزامات بحاجة ماسة لبحث محكم بشأن الإنصاف والجدوى ويسر التكلفة في ضوء ظروف الدول ووقائعها الوطنية المختلفة" في النهاية؛

• تعديل الفقرتين ٢١ و٢٢ من الديباجة بإحلال عبارة "وإذ تلاحظ" محل الكلمة "وترحب"؛

• تعديل الفقرة ٢٣ من الديباجة بإحلال كلمة "محتملة" محل الكلمة "مهمة".

• تعديل الفقرة ٢٥ من الديباجة بحذف الجملة "كمسار ملهم وحي لاستبدال نسبة كبيرة من أنواع وقود الطيران بوقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠"؛

• تعديل الفقرة ٢٨ من الديباجة بإحلال عبارة "توفر المرونة" محل عبارة "تُعتبر جزءاً من العمل الجاري".

١١- اقترحت التغييرات التالية على فقرات منطوق مشروع القرار ١/١٦ أيضاً بصورة مشتركة من الصين والهند والاتحاد الروسي:

• إدراج فقرة منطوق جديدة ١ مكرر تُقرأ كما يلي: "تعيد التأكيد على مبدأ سيادة الدول ضمن التعاون الدولي لمعالجة تغيّر المناخ"؛

• تعديل الفقرة ٢ أ) من المنطوق بإحلال عبارة "أن يواصل تحسين التآزر بين الإيكاو ووكالات الأمم المتحدة المعنية الأخرى" محل "أن يكفل اضطلاع الإيكاو بدورها القيادي المستمر"؛

• تعديل الفقرة ٧ من المنطوق بإحلال عبارة "النمو المستدام للطيران الدولي" محل "الأهداف الطموحة الجماعية"؛

• تعديل الفقرة ٨ من المنطوق لتُقرأ: "تقرّ بأنّ بعض الدول لديها شواغل بشأن الهدف المُشار إليه في الفقرة ٦ أعلاه؛ وتطلب إلى المجلس رفع تقرير للدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية بشأن إنصاف وجدوى الهدف في ضوء الجهود الجماعية لتطوير الطيران المراعي للبيئة والأبحاث ذات الصلة القائمة على البيانات التي تباشرها الدول و، بحسب الاقتضاء، دراسات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن جدوى تحقيق الهدف، والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول"؛

- تعديل بداية الفقرة ٩ من المنطوق لثُقرأ: "تطلب إلى المجلس إجراء تقييم لرؤى الدول بشأن النمو طويل الأجل المراعي للبيئة كما وردت في الخطط الوطنية لكنّ منها ومواصلة استطلاع إنصاف وجدوى وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي...";
- تعديل الفقرة ١٣ من المنطوق لثُقرأ: "تطلب إلى المجلس أن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠٢١، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عمل إلى الإيكاو، وتشجّع الدول على نشر الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات المتعلقة بالأهداف الطموحة";
- تعديل بداية الفقرة ١٥ من المنطوق لثُقرأ: "تطلب إلى المجلس، مع احترام سيادة الدول، دعوة الدول...";
- تعديل مقّمة الفقرة ٢٢ من المنطوق بإحلال عبارة "تدعو" محل عبارة "تطلب";
- تعديل الفقرة ٢٢ ج) من المنطوق بحذف عبارة "من خلال الإيكاو";
- تعديل الفقرة ٢٣ ج) من المنطوق لثُقرأ: "تواصل توفير محفل لتبادل المعلومات بشأن أفضل الممارسات من أجل مطارات مراعية للبيئة، بهدف تبادل العبر المستخلصة وأفضل الممارسات بين الدول؛ و";
- تعديل الفقرة ٢٣ د) من المنطوق بإحلال عبارة "تقارير" محل عبارة "الإرشادات";
- تعديل الفقرة ٢٥ ج) من المنطوق بإحلال عبارة "النمو المستدام للطيران المدني الدولي" محل "الأهداف الطموحة العالمية";
- تعديل الفقرة ٢٥ و) من المنطوق بحذف الجملة "في إطار التحضير للمؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في موعد أقصاه عام ٢٠٢٥، بهدف تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لأنواع وقود الطيران المستدامة لتضمينها حصة محددة من وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠";
- تعديل الفقرة ٢٦ من المنطوق لثُقرأ: "تشجّع الدول على أن تحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن تحدد تدابير التكيّف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ ووضع إرشادات بشأن إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛ و
- تعديل مقّمة ملحق مشروع القرار ١/١٦ بشأن تغيّر المناخ بإدراج عبارات "واستعراض دوري" بعد عبارة "تطبيق" بحيث تُقرأ: "المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي وإخضاعها لاستعراض دوري:" ونقل ذلك الملحق إلى مشروع القرار ١/١٧ بشأن خطة كورسيا.

١٢- أشارت مندوبية ألمانيا إلى أنّه بحسب فهمها للأمر كان هناك دعم عارم للحلّ الوسط الذي اقترحه رئيس المجلس (EX/5)، والذي لن يجري وفقاً له إخضاع القرار ٣٩-٢ المحدّث، أي مشروع القرار ١/١٦ كما اقترحه المجلس في المرفق بورقة العمل WP/58، لأيّ تغيير إضافي.

١٣- في معرض دعمه لوجهة النظر هذه، شدّد مندوب أسبانيا على أنها وردت في مقدّمة الفقرة ١٦-٣٨ من مشروع التقرير الوارد في ورقة العمل WP/574. ولدى الإعراب عن تقديره لمندوب الصين على تقديم موقف الدول الثلاث المذكورة بشأن مشروع القرار ١/١٦، والإشارة إلى أنه ينبغي أن تأخذ الجمعية العمومية في الحسبان وجهات نظر جميع الدول الأعضاء على قدم المساواة، شدّد على أنّ مشروع القرار ١/١٦ كان قد خضع للاستعراض ووافقت عليه اللجنة التنفيذية لتقدمه إلى الجلسة العامة بغرض اعتماده. ومشروع التقرير بشأن المناقشة التي كانت قد حصلت في اللجنة التنفيذية هو وحده خاضع للنظر الآن.

١٤- وردّد مندوبو المملكة المتحدة وهولندا ونيوزيلندا والولايات المتحدة وجهات النظر التي أعرب عنها مندوبو ألمانيا وأسبانيا. وفي معرض القيام بذلك، دعا مندوب المملكة المتحدة إلى الحفاظ على الحل الوسط الذي اقترحه رئيس المجلس وعدم إعادة فتح باب النقاش بشأن أيّ جزء من نصّ مشروع القرار ١/١٦.

١٥- وسلّط مندوب هولندا الضوء، في هذا الصدد، على الفقرة ١٦-٣٩ من مشروع التقرير (ورقة العمل WP/574)، التي تنصّ على ما يلي: "لدى النظر في القرار المحدث ٣٩-٢، أعربت غالبية واضحة من الدول عن دعمها لنصّ مشروع القرار المقترح في المرفق بورقة العمل WP/58 بدون أيّ تغييرات إضافية، في حين أحاطت اللجنة علماً بالشواغل التي عبّر عنها عدد قليل من الدول بما فيها تلك المُشار إليها في ورقة العمل WP/605".

١٦- وشدّدت مندوبية نيوزيلندا على أنّ غالبية واضحة من أعضاء اللجنة التنفيذية وافقت على عدم إعادة فتح مشروع القرار ١/١٦ للتعديل، مؤكّدة أنّها لن تدعم أيّ تغييرات عليه في الوقت الراهن.

١٧- وأعرب مندوب الولايات المتحدة عن تقديره للفرصة التي أُعطيت له للمشاركة في مجموعة الصياغة المصغّرة وعبّر عن دعمه للنتائج التي توصلت إليها. كما ذكّر بأنّ دولاً كثيرة، بما في ذلك الولايات المتحدة، كانت قد أعربت أثناء المناقشات السابقة للجنة التنفيذية (EX/5) عن دعمها لمشروع القرار ١/١٦ بدون أيّ تغييرات. وإذ لاحظ أنّه كان قد أعلن عندئذٍ عن انفتاحه على أيّ تغييرات إضافية لجعل الهدف الطموح العالمي طويل الأجل أكثر طموحاً، أشار مندوب الولايات إلى أنّه إذا رغبت اللجنة التنفيذية في إبقاء المناقشة مفتوحة، ستكون دول عديدة سعيدة لمناقشة تلك التغييرات بالإضافة إلى التغييرات التي قدّمها مندوب الصين باسم الدول الثلاث المذكورة. إلّا أنّه لم يكن هناك الكثير من الوقت المتبقي من دورة الجمعية العمومية. وشدّد مندوب الولايات المتحدة على أنّ جزءاً كبيراً من مشروع القرار ١/١٦ كان قد استُعرض من قبل، بما في ذلك أثناء الدورتين الأخيرتين للجمعية العمومية (القرارات ٣٨-١٨ و ٣٩-٢) وفي المجلس. وبالإضافة إلى ذلك، كانت ورقات الدورة الأربعين للجمعية العمومية ذات الصلة متوفّرة قبل انعقاد الجمعية بكثير وقد تسنّت للمندوبين الفرصة لاستعراضها قبل المناقشة في اللجنة التنفيذية. وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى أنّه من الواضح تماماً بالنسبة إليه وجود دعم واسع لمشروع القرار ١/١٦ كما اقترحه المجلس في ورقة العمل WP/58. وإذ لاحظ أنّ الحلّ الوسط يقضي بدعم ذلك النصّ، شدّد على أنّه يدعم بالكامل القيام بذلك وأوصى بأن تمضي اللجنة التنفيذية قدماً للانتقال إلى البند التالي من جدول الأعمال.

١٨- وأيدّ مندوب الاتحاد الروسي التغييرات على مشروع القرار ١/١٦ التي اقترحتها الصين باسم الصين والهند ودولته، مشدداً على أنّه على الرغم من أنّ غالبية واضحة رأّت أنّه ينبغي عدم إدخال أيّ تغييرات على القرار المحدث ٣٩-٢، إلّا أنّه من واجب ومن حقّ الدول الثلاث المذكورة شرح موقفها بهذا الشأن.

١٩- وخلص رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنّ الغالبية تدعم الإبقاء على مشروع القرار ١/١٦ كما قدّم في ورقة العمل WP/58 واستُسخ في ورقة العمل WP/574. وأشار إلى أنّ التعليقات الواردة قد أُحيط علماً بها وستدرج في مشروع التقرير.

٢٠- ونزولاً عند طلب مندوب الصين، قدّم رئيس قسم تغيّر المناخ التغييرات الأخرى التي اقترحتها مجموعة الصياغة كما يلي:

• في الجملة الأولى من الفقرة ٣٩/١٦، الاستعاضة عن الجملة "في حين لاحظت اللجنة الشواغل التي أعربت عنها بضع دول بما في ذلك تلك الواردة في ورقة العمل WP/605" بالجملة "في حين أصرت بلدان أخرى على ضرورة تعديل مشروع القرار وقدمت اقتراحاتها المحددة بشأن التعديلات"؛ وإضافة جملة ثالثة جديدة، بين قوسين، كما يلي: "[لم يكن لدى اللجنة التنفيذية وقت لمناقشة هذه المقترحات وقررت تقديم مشروع القرار والتغييرات المقترحة ذات الصلة به للجمعية العمومية لمزيد من المعالجة]؛

• بالاتساق مع الاقتراح السابق لمندوب الاتحاد الروسي (EX/10)، إدراج فقرة جديدة ٤٠-١٦، تُقرأ كما يلي: "واقترح وفدا الاتحاد الروسي والصين نقل المرفق - "المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق (MBMs) في مجال الطيران الدولي" من مشروع القرار قيد النظر إلى مشروع القرار المقدم في ورقة العمل WP/59. إلا أن الاقتراح قد رُفض"، مع إعادة ترقيم الفقرة ٤٠-١٦ الحالية لتصبح ٤١-١٦؛

• وتعديل الفقرة ٤١-١٦ وإدراجها بين قوسين، كما يلي: "[وعلى الرغم من اعتراضات دولتين، وافقت اللجنة بأغلبية الأصوات على توصية الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:]"

٢١- وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أنه يدعم التغييرات المقترحة على الفقرة ٣٩-١٦ نظراً لاتساقها مع النصّ الذي سبق أن اقترحه مندوب الصين (EX/10). ولم يعتبر أنه ينبغي حذف الجملة الثالثة الواردة بين قوسين بما أنها تعكس مناقشات اللجنة التنفيذية.

٢٢- وأكد مندوب الولايات المتحدة أنه سيكون من المبرك الإبقاء على هذه الجملة الثالثة.

٢٣- وبالتالي، اقترح رئيس اللجنة التنفيذية، كحلٍ بديل، تعديل الجملة الثانية من الفقرة ٣٩-١٦ من خلال إدراج الجملة: "وعرضها على اللجنة" في النهاية بحيث تُقرأ كما يلي: "وإثر البيانات الشفوية التي تقدّم بها بعض الدول الأعضاء، قدّمت ثلاث دول أعضاء مساهمة خطية إلى الجلسة تمّ نشرها على موقع الإيكاو الإلكتروني وعرضها على اللجنة".

٢٤- ثمّ سأل مندوب الصين عن عمليّة اتخاذ القرار في اللجنة التنفيذية إذا كان هناك دول تعترض بشدّة على رأي الغالبية بشأن مسألة معيّنة.

٢٥- وأوضح مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (D/LEB) أنه وفقاً للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600)، قامت الجمعية العمومية واللجنة التنفيذية واللجان الأخرى بأعمالها واتخذت قراراتها على أساس قاعدة الأغلبية. فإذا اتفقت الأغلبية، يمكن اتخاذ القرار. وأشار مدير إدارة الشؤون القانونية إلى أنه في حالة قرارات الجمعية العمومية التي تُعتمد بالأغلبية، كانت هناك سوابق للدول للإعراب عن تحفظاتها لاحقاً، إما على القرار ككل أو على أحكام محددة منه. ورداً على سؤال آخر طرحه مندوب الصين، أشار مدير إدارة الشؤون القانونية إلى أنه من الممارسات المعتادة في الجمعيات العمومية للإيكاو أن يصبح ملخص المناقشة الذي يدلي به رئيس الجمعية العمومية أو رئيس اللجنة التنفيذية أو اللجان الأخرى قرار الهيئة، إلا إذا كانت هناك اعتراضات عليه.

٢٦- وأعرب مندوب إريتريا عن مخاوفه بشأن قاعدة الأغلبية المذكورة، فشدد على أن رأي الأغلبية في اللجنة التنفيذية لا يعبر بالضرورة عن رأي أغلبية جميع الدول الأعضاء في الإيكاو، والتي ستتأثر جميعها بقرار اللجنة التنفيذية. وأكد على ضرورة إعادة النظر في مشروع القرار ١/١٦ لمعرفة أفضل السبل لمراعاة رأي الأقلية، وشدد على أن هذا القرار يعالج قضية حساسة للغاية وهي تغير المناخ، والتي يتوقع أن تكون لها عواقب وخيمة على الأجيال القادمة.

٢٧- وأيد ممثل الهند هذا المداخلة، وكذلك مداخلتى مندوبي الصين والاتحاد الروسي.

٢٨- ورداً على استفسار آخر من مندوب الصين، أوضح رئيس المجلس أنه يمكن تحديد الأغلبية بالتصويت، وفقاً للمادة ٤٦ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600)، والذي يجري عادة بالصوت أو برفع الأيدي أو بالوقوف، ولكن يمكن أيضاً أن يكون ببناء أسماء الدول عند طلب ذلك. وشدد، مع ذلك، على أن المادة ٤٦ لا تُطبق عادة إلا بعد بذل كل جهد لتحقيق أكبر قدر ممكن من توافق الآراء على حل وسط تُراعى فيه إلى أقصى حد ممكن آراء الأقلية. وأشار رئيس المجلس إلى أنه إذا أخفقت هذه الجهود في حالة صدور قرار من الجمعية العمومية، فستكون هناك دائماً فرصة للدول للتعبير عن تحفظاتها بعد اعتمادها من قبل الجلسة العامة.

٢٩- وشدد رئيس المجلس على أن مشروع القرار ١/١٦ يحتوي على نفس الصياغة المستخدمة في قراري الجمعية العمومية السابقين بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، ألا وهما القراران ٣٨-١٨ و ٣٩-٢، مع تحديثات طفيفة، على النحو الذي أوضحه من قبل مندوب الولايات المتحدة (EX/10)، وأكد بناءً على ذلك أنه ليس من الضروري أن تبدأ اللجنة التنفيذية في تغيير نص القرار. وأوصى، كما وافق رئيس اللجنة، على أن تقوم اللجنة التنفيذية بما يلي: أن تحيط علماً باستنتاج رئيس اللجنة بأن الأغلبية أيدت الإبقاء على مشروع القرار ١/١٦ بالصيغة المعروضة في ورقة العمل WP/58 والواردة أيضاً في ورقة العمل WP/574 (انظر الفقرة ١٩ أعلاه)؛ والإحاطة علماً بالمسائل المختلفة التي أُثيرت؛ وإتاحة مزيد من الوقت لإجراء المزيد من المشاورات غير الرسمية مع الدول المعنية، وتقديم تقرير عن النتيجة إلى اللجنة التنفيذية في جلستها المقبلة.

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٣٠- بدأت اللجنة النظر في مشروع تقريرها إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال (WP/575)، مع تأكيد نائبة المدير لشؤون البيئة (DD/ENV) على أنه ينبغي إدخال التعديلات التحريرية التالية عليه:

- ينبغي تعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٧-٧ عن طريق إضافة "فرنسا" بدلاً من "فنلندا" لتصحيح الدولة التي قدمت ورقة العمل WP/102 بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني؛
- ينبغي تعديل الفقرة ١٧-٩ عن طريق إضافة جزر مارشال وبابوا غينيا الجديدة لقائمة الدول المشاركة في تقديم ورقة العمل WP/229؛

• ينبغي تعديل الفقرة ١٧-٢٨ بحيث تصبح "وفي ورقة العمل WP/407، قدّم اتحاد النقل الجوي الدولي معلومات عن نظام IATA FRED+ لتسهيل الإبلاغ عن بيانات الانبعاثات بين مشغلي الطائرات والدول، وبين مشغلي الطائرات وهيئات التحقق".

٣١- وبالإشارة إلى الفقرة ١٧-١٣، اقترح مندوب الهند إبدال الجملة الأولى منها بالتالي: "وفي ورقة العمل WP/228 التفتيح رقم ١، اقترحت الهند أن يكون الأساس في خطة كوريا هو اعتماد مبدأ تحديد انبعاثات الطيران 'بطريقة توجهها الدول' وليس مشغلي الطائرات وأن تُنسب مسؤولية خفض الانبعاثات إلى الدول بدلاً من مشغلي الطائرات".

٣٢- وبالإشارة إلى الفقرة ١٧-١٠، اقترحت مندوبه البرازيل تعديل الجملة الأولى وتقسيمها إلى جملتين بحيث تصبح كالتالي: "وفي ورقة العمل WP/289، أبرزت البرازيل وغواتيمالا، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، أهمية كافة عناصر سلة التدابير الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة للطيران المدني. وتم التشديد على جدوى التنفيذ المناسب لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كوريا، وأعربت عن دعمها لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كوريا".

٣٣- واقترح مندوب الاتحاد الروسي إبدال الجملة الأولى من الفقرة ١٧-٢٠ بالنص التالي: "وفي ورقة العمل WP/529 التفتيح رقم ١، قدم الاتحاد الروسي تحليلاً للأثار البيئية والاقتصادية السلبية لاستحداث خطة كوريا، لا سيما بالنسبة للاقتصادات النامية والناشئة، مما يشكك في جدوى الاستمرار في تنفيذ خطة كوريا. واقترح الاتحاد الروسي في مشروع قرار الجمعية العمومية البديل الوارد في ورقة العمل WP/529، أن ينظر مجلس الإيكاو في إعداد نظام عالمي لإعطاء حوافز اقتصادية في صورة "آلية تنمية نظيفة للطيران المدني الدولي" (ACDM). وفضلاً عن ذلك، دعا الاتحاد الروسي الجمعية العمومية إلى النظر، كبدل معقول لتنفيذ خطة كوريا، في إمكانية الشروع في إنشاء قوات طيران دولية متنقلة، تحت رعاية الأمم المتحدة، لإطفاء حرائق الغابات وغير ذلك من الكوارث الطبيعية، مما يمكنها من تلبية أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، بوصفها مساهمة حقيقية في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون".

٣٤- وأكد مندوب الاتحاد الروسي والصين على ضرورة إبراز، بشكل أفضل، محتويات ورقة العمل WP/306 التي شاركت الدولتان في تقديمها في الفقرة ١٧-١١ وأشار إلى أنهما سيقدمان نصاً منقحاً إلى الأمانة العامة.

٣٥- واقترح مندوب الصين بعد ذلك إدراج فقرة جديدة ١٧-٣٣ مكرراً، نصها كما يلي: "تقرّر اللجنة بأن بعض الدول لديها مخاوف جدية بشأن إبقاء صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية من الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى بوصفه خط الأساس لخطة كوريا وهي تعترض على ذلك". وأيد مندوب الاتحاد الروسي هذا الاقتراح.

٣٦- وأشار مندوب فرنسا إلى أنه ليس من المناسب إدراج الفقرة المقترحة ١٧-٣٣ مكرراً الجديدة في مشروع التقرير لأن البند ١٧ من جدول الأعمال يخص خطة كوريا، أما الهدف العالمي الطموح للنمو المحايد من حيث الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ (CNG2020) فقد نوقش، وفقاً للممارسة المعتادة، في إطار البند ١٦ من جدول الأعمال بشأن تغير المناخ وتم التعبير عن ذلك في مشروع القرار ١/١٦.

٣٧- وأكد مندوب الولايات المتحدة أنه يعترض أيضاً على الاقتراح، وأشار إلى أنه في حين أن يمكن للمندوبين التعبير عن وجهات النظر التي أعربوا عنها أثناء مناقشة اللجنة التنفيذية في تقريرها، إلا أنه لم يتذكر أن ما ورد في الفقرة ١٧-٣٣

مكرراً الجديدة قد قيل بالفعل. ففي رأيه، بدت هذه محاولة لإدراج موقف دول معينة في فقرات متعددة في التقرير، كما حدث أثناء المناقشة السابقة لمشروع التقرير بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال.

٣٨- وأيد مندوب ألمانيا مداخلتي مندوبي فرنسا والولايات المتحدة، وشدد على أن تقرير اللجنة التنفيذية هو ملخص لمناقشتها وليس محضراً حرفياً، ولا يتضمن بالتالي كل بيان أدلى به المندوبون.

٣٩- وأعرب مندوبو كندا والنرويج والسويد ونيوزيلندا والمملكة المتحدة وهولندا واليونان والبرتغال عن نفس الآراء التي أعرب عنها مندوبو فرنسا والولايات المتحدة وألمانيا.

٤٠- وظل مندوب الصين على رأيه بأن اقتراحه بشأن الفقرة ١٧-٣٣ مكرراً الجديدة متسق مع الموقف الذي أعربت عنه بعض الدول أثناء مناقشة البند ١٧ من جدول الأعمال، ومن الضروري بالتالي التعبير عنه في تقرير اللجنة التنفيذية.

٤١- وأشار مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) إلى أن الأمانة العامة سوف تتشاور مع مندوبي الصين والدول الأخرى المعنية لمعرفة أفضل السبل للتعبير عن وجهات نظرهم في التقرير.

٤٢- واقترح مندوب الاتحاد الروسي بعد ذلك إضافة فقرة جديدة هي ١٧-٤٢ مكرراً نصها كما يلي: "لا توافق الدول الثلاث من حيث المبدأ على مشروع القرار المقدم من المجلس في ورقة العمل WP/59 نظراً لرفض مناقشة تغييراتهم المقترحة على القرار [العنوان على الموقع الإلكتروني للإيكاو] ولم تُراعَ شواغلهم". واقترح كذلك إدراج عبارة "بالأغلبية" في الفقرة ١٧-٤٣ بحيث يصبح نصها كما يلي: "وافقت اللجنة بالأغلبية على التوصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي: (١/١٧)".

٤٣- واقترح مندوب الصين بعد ذلك ما يلي:

• تعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٧-٣٤ عن طريق إضافة عبارة "أحاطت علماً" بدلاً من عبارة "رحّبت" وحذف كلمة "الناجح" بحيث تصبح كالتالي: "وأحاطت اللجنة علماً بأن الإيكاو قد أعدت القواعد والتوصيات والإرشادات الدولية المتعلقة بخطة كورسيا...";

• تعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٧-٣٥ عن طريق إضافة عبارة "بعض" قبل عبارة "الدول" وإضافة الجملة الجديدة التالية في نهاية الفقرة: "وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بالآراء ووجهات النظر التي قدّمتها بعض الدول الأخرى التي مفادها أن الدول، وليس المجلس، هي التي تقرر تأهيل وحدات الانبعاثات وأنواع الوقود المستدام للطيران لكي تستخدم في إطار خطة كورسيا";

• تعديل الفقرة ١٧-٤٢ عن طريق إضافة الجملة الجديدة التالية في النهاية: "وأبرزت الدول الثلاث رأيها بأن خطة كورسيا ينبغي أن تُنفذ على نحو ما يتم تقريره على المستوى الوطني وأن يُسمح لكل دولة باعتماد خط الأساس والمعايير التي تخصصها لترخيص وحدات الانبعاثات ووقود الطيران المستدام، مع الاعتراف بأهمية أن يقوم مجلس الإيكاو بإعداد آلية للحوار والتشاور مع الدول على الصعيد العالمي بغرض زيادة التجانس فيما بين خطط الدول الوطنية لتنفيذ خطة كورسيا."؛

٤٤- واقتراح مندوب المملكة العربية السعودية، تماشياً مع المناقشة السابقة للجنة التنفيذية (الجلسة الخامسة) لمسألة المراجعة الدورية لخطة كورسيا، تعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٧-٤١ بإدراج، في النهاية، العبارة: "وأن تجري عملية المراجعة على أساس المبادئ الإرشادية المدرجة في الملحق بالقرار ٣٩-٢".

٤٥- بينما أيد مندوب الاتحاد الروسي المقترحات التي قدمها مندوبا الصين والمملكة العربية السعودية، اعترض مندوب ألمانيا بشدة عليها لأنها في رأيه لا تعبر عن مناقشة اللجنة التنفيذية.

٤٦- وأعرب مندوب مصر عن دعمه لجميع التعديلات على مشروع التقرير التي اقترحتها مندوبو الاتحاد الروسي والصين والمملكة العربية السعودية، ولا سيما تلك المتعلقة بالفقرات ١٧-٤١ و ١٧-٤٢ و ١٧-٤٣.

٤٧- وأعرب مندوب أستراليا عن موافقته على الآراء التي أعرب عنها مندوبو الدول الأوروبية وكندا والولايات المتحدة. وتمشياً مع الاقتراح الذي قدمه خلال المناقشة السابقة للجنة التنفيذية بشأن مشروع تقريرها عن البند ١٦ من جدول الأعمال (الجلسة العاشرة)، اقترح أن يقوم مندوبا الصين والاتحاد الروسي باقتراح فقرة قائمة بذاتها تتضمن جميع شواغلهم بدلاً من اقتراح تعديلات على الفقرات المختلفة من تقرير اللجنة عن البند ١٧ من جدول الأعمال للتعبير عن تلك الشواغل.

٤٨- وأيد مندوبو السويد ونيوزيلندا والمملكة المتحدة وهولندا واليونان والنمسا والبرتغال هذا الاقتراح. ولدى القيام بذلك، شدد مندوب هولندا على أنه يتعين أن تعبر الفقرة المستقلة المذكورة عن مجرد الشواغل التي أثارها بالفعل الصين والاتحاد الروسي وأي دول أخرى قد تدعمهم وإلا فسيعاد فتح باب النقاش، ولم يكن ذلك هو الغرض. ووافق مندوبا اليونان والنمسا على هذا الرأي.

٤٩- واقتراح رئيس اللجنة أن يُدعى مندوبو الاتحاد الروسي والصين، عملاً باقتراح مندوب أستراليا، إلى تقديم فقرة قائمة بذاتها إلى الأمانة العامة لاستعراضها بحيث تتضمن جميع شواغلهم كما تم الإعراب عنها سابقاً أثناء مناقشة اللجنة التنفيذية للبند ١٧ من جدول الأعمال. وأشار إلى أنه قد يكون من الضروري أن يُطلب من مجموعة الصياغة المصغرة مراجعة النص المقترح.

٥٠- وأشارت مندوبية البرازيل أنه لم يتبق وقت كاف في هذه الجلسة للجمعية العمومية لمناقشة التغييرات الجوهرية المقترحة على مشروع القرارين ١/١٦ و ١/١٧. إلا أنها شددت مع ذلك على ضرورة أن تكون الإيكو، كمنظمة متعددة الأطراف، شاملة وأن تراعي الشواغل التي أعرب عنها مندوبو الصين والاتحاد الروسي والهند، من بين آخرين، واقتُرحت أن يعقد المجلس اجتماعاً أو اجتماعات رفيعة المستوى لمناقشة آراء الدول الأعضاء فيما يتعلق بتنقيح قرارات الجمعية العمومية ٣٩-٢ و ٣٩-٣. وبالتالي اقترحت مندوبية البرازيل إدراج فقرة جديدة ١٧-٤١ مكرراً في مشروع التقرير مفادها أن اللجنة التنفيذية اقترحت أن يعقد المجلس اجتماعاً أو اجتماعات رفيعة المستوى لمناقشة آراء الدول الأعضاء فيما يتعلق بتنقيح قراراي الجمعية العمومية ٣٩-٢ و ٣٩-٣ المحدثين (أي القرارين ١/١٦ و ١/١٧) اللذين ستنظر فيهما الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين، وذلك في إطار المراجعة الدورية التي سيضطلع بها المجلس لخطة كورسيا، لعرضها على نظر الجمعية العمومية، كل ثلاث سنوات اعتباراً من عام ٢٠٢٢ (انظر الفقرة ١٨ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣).

٥١- واتفق مندوبو الاتحاد الروسي مع مندوب ألمانيا في الرأي على أن التقرير هو ملخص لمناقشات اللجنة التنفيذية، وأكد أنه لم يطلب هو والمندوبون الآخرون الذين اقترحوا تغييرات سوى التعبير عن بياناتهم فيه حتى يتسنى لأوساط الطيران الدولي معرفتها كما ينبغي. وبينما أعرب عن تقديره لاقتراح مندوب أستراليا، شدد على أن الفقرة المستقلة المتوخاة يجب أن تعبر عن الشواغل التي أثّرت ليس فقط من قبل الصين والاتحاد الروسي ولكن أيضاً من قبل الدول الأخرى.

٥٢- وأيد مندوب مصر اقتراح رئيس اللجنة، وأشار إلى أنه يعبر عن المبدأ الأساسي المنصوص عليه في ديباجة اتفاقية شيكاغو المتمثل في المساعدة على "إيجاد الصداقة وحسن التفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه". وبينما كان يرى أن مشروع القرار ١/١٧ يجب أن يظل بالصيغة المعروضة في ورقة العمل WP/59 والواردة أيضاً في ورقة العمل WP/575، فإنه يعتقد أنه من الضروري أن يعبر التقرير عن الشواغل التي أعرب عنها المندوبون الذين اعتبروا أنه ينبغي تعديله.

٥٣- وأعرب مندوب الصين عن تقديره للسبيل الذي اقترحه مندوب أستراليا للمضي قدماً، والذي أيده عدد من المندوبين الآخرين. وأشار إلى أنه يمكن أن يوافق على اقتراح رئيس اللجنة الناشئ عنه، مع مراعاة الشرطين المسبقين التاليين: أنه من أجل التعبير عن مناقشة اللجنة التنفيذية بطريقة متوازنة في مشروع التقرير بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال، ينبغي إبدال عبارات "اتفقت اللجنة" بعبارة "اتفقت العديد من الدول الأعضاء في اللجنة"، والتعبير أيضاً عن آراء الدول الأخرى في اللجنة؛ وأن تبين مقدمة الفقرة المستقلة المتوخاة أن الدول المعنية اتبعت باستمرار منهجاً عادلاً ومنصفاً ومجدياً في معالجة قضايا تغير المناخ، وأن هدفها هو التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي وخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من انبعاثات الطيران الدولي وليس مجرد التعويض عنها. واحتفظ مندوب الصين بالحق في العودة إلى الفقرة ١٧-٣٤ من مشروع التقرير على ضوء نتيجة المناقشة بشأن مشروع القرار ١/١٧.

٥٤- بينما أعرب مندوب كندا عن تأييده لاقتراح رئيس اللجنة، أشار إلى أنه ليس ضرورياً أن تقوم مجموعة الصياغة بمراجعة الفقرة المستقلة المتوخاة لأنها ستعبر عن مواقف الدول المعنية.

٥٥- ووافق مندوب فرنسا على هذا الرأي. وأعرب عن أمله في أن تُستخدم في نص الفقرة ١٧-٤٣ بشأن توصية اللجنة بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار ١/١٧ نفس الصيغة المستخدمة في الفقرة ١٦-٤٠ المقابلة من مشروع التقرير عن البند ١٦ من جدول الأعمال (WP/574) التي تُوصى فيها الجمعية العمومية باعتماد القرار ١/١٦. وبالإشارة إلى التعليقات التي أدلى بها مندوب البرازيل، أكد مندوب فرنسا أن الفقرة ١٧-٤١ تعبر بدقة عن مناقشة اللجنة التنفيذية بشأن مسألة المراجعة الدورية لخطة كورسيا، وأنه من السابق لأوانه البدء في مناقشة التنقيحات لقراري الجمعية العمومية ٣٩-٢ و ٣٩-٣ المحدثين (أي القرارين ١/١٦ و ١/١٧). وشدد على أن المهم في الوقت الحاضر هو ضمان تفعيل خطة كورسيا. وأيد مندوب فنلندا هذا المداخله.

٥٦- ولدى الإعراب أيضاً عن تأييده الكامل لاقتراح رئيس اللجنة، شدد مندوب جنوب أفريقيا على أهمية تحقيق توافق في الآراء على مشروع التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال من أجل تجنب إعادة فتح باب النقاش بشأن هذه القضايا أثناء نظر الجلسة العامة فيها.

٥٧- ومع ملاحظة أن المناقشة الحالية كانت مماثلة للمناقشة السابقة للجنة التنفيذية للبند ١٦ من جدول الأعمال، أشار رئيس المجلس إلى أنه، بناءً على التعليقات التي أدلى بها مندوبو الاتحاد الروسي والصين وفرنسا فيما يتعلق بالفقرة ١٧-٤٣ من مشروع التقرير، يمكن تطبيق ذات الترتيب المتفق عليه بالنسبة للبند ١٦ من جدول الأعمال على البند ١٧ من جدول الأعمال أيضاً. ومشيراً إلى أنه يتوخى أيضاً إمكانية ظهور نفس الأسئلة المتعلقة بعملية اتخاذ القرار في اللجنة التنفيذية، شدد على أنه ينبغي إجراء المشاورات غير الرسمية مع الدول المعنية فيما يتعلق بكل من البندين ١٦ و ١٧ من جدول الأعمال. وأشار رئيس المجلس إلى أن مندوبي الاتحاد الروسي والصين مدعوان، وفقاً لاقتراح رئيس اللجنة، إلى تقديم فقرة قائمة بذاتها إلى الأمانة العامة لاستعراضها بحيث تتضمن جميع شواغلها بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال، كما دُعيا إلى القيام بذلك بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال. واقترح أن تُعقد بعد ذلك مشاورات غير رسمية مع العديد من الدول الأخرى فيما يتعلق بالفقرتين المستقلتين

المقترحتين بهدف التوصل إلى توافق في الآراء بشأنهما. ومثل وجهة النظر التي عبر عنها مندوب جنوب أفريقيا، أكد رئيس المجلس مجدداً على ضرورة تجنب احتمال إعادة فتح باب النقاش بشأن هذه القضايا في الجلسة العامة.

٥٨- وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أن اللجنة ستمضي قدماً وفقاً لذلك، وأشار إلى أنها ستعود إلى البند ١٧ من جدول الأعمال في جلستها المقبلة، حيث سيُقدم تقرير عن نتيجة المشاورات غير الرسمية المذكورة.

٥٨- رُفعت الجلسة في الساعة ١٧,١٠.

محضر الجلسة الثانية عشرة

(الخميس، ٣ / ١٠ / ٢٠١٩ في الساعة ١٥,٣٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي

— الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة (تابع)

٢- البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

— الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة (تابع)

موجز المناقشات

البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

الموافقة على مشاريع نصوص التقارير المقدمة إلى الجلسة العامة

١- استأنفت اللجنة النظر في مشروع تقريرها إلى الجلسة العامة بخصوص البند ١٦ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/574) (الجلستان ١٠ و ١١ للجنة التنفيذية (EX/11) و (EX/11)) وكذا في مشروع تقريرها إلى الجلسة العامة بخصوص البند ١٧ من جدول الأعمال (ورقة العمل WP/575) (الجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية (EX/11))، حيث قدّم رئيس المجلس د. أولومويا بينارد أليو تحديثاً عن المشاورات غير الرسمية مع الدول المعنية.

٢- وفيما يتعلق بمشروع التقرير عن البند ١٦ (ورقة العمل WP/574)، ذكّر رئيس المجلس بأن اللجنة التنفيذية وافقت، خلال الجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية، على نص الفقرتين ١٦-٣٨ و ١٦-٣٩، الذي عرضه فريق الصياغة الثاني (والذي عدّل لاحقاً على ضوء المناقشات) والفقرتين ١٦-٤٠ و ١٦-٤١. علاوة على ذلك، أحاطت اللجنة علماً باستنتاج الرئيس ومفاده أن الأغلبية تؤيد الإبقاء على مشروع القرار ١/١٦ بشأن تغير المناخ، بالشكل الوارد في ورقة العمل (WP/58) والمستنسخ في الورقة (WP/574)، كما أحاطت علماً بمختلف القضايا المطروحة؛ وأتاحت مزيداً من الوقت لإجراء المشاورات غير الرسمية مع الدول المعنية. وكان رئيس المجلس قد عقد تلك المشاورات للتأكد من تقارب المواقف.

٣- وبخصوص مشروع التقرير عن البند ١٧ (WP/575)، أفاد رئيس المجلس أن رئيس اللجنة اقترح، خلال الجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية (EX/11)، بناء على اقتراح من مندوب أستراليا، دعوة مندوبي الصين والاتحاد الروسي إلى تقديم

فقرة قائمة بذاتها تعكس الشواغل التي أعرب عنها خلال مناقشات اللجنة بشأن البند ١٧، كي تنتظر فيها الأمانة العامة، وذلك عوض اقتراح تعديلات على مختلف فقرات مشروع التقرير. وقد سبق لمندوب الصين أن قال إنه قد يوافق على ذلك الاقتراح رهناً بشرطين: أولهما الاستعاضة عن عبارة "وافقت اللجنة" بعبارة "اتفق عدد كبير من الدول الممتثلة في اللجنة"؛ وذلك لعرض مناقشات اللجنة بشكل متوازن في مشروع التقرير، وثانيهما الإشارة إلى آراء الدول الأخرى الأعضاء في اللجنة، وأن تشير الفقرة الاستهلاكية التي يُعترَم جعلها فقرة قائمة بذاتها إلى أن الدول المعنية سعت جاهدةً إلى نهجٍ منصفٍ وعادلٍ ومُجَدِّ إزاء قضايا تغير المناخ وأن هدفها هو النمو المستدام للطيران المدني الدولي وخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران المدني وعدم الاقتصاد على تعويض تلك الانبعاثات.

٤- وأشار رئيس المجلس إلى أن انتباهه استُرعى، خلال المشاورات غير الرسمية، إلى وجود سوء فهم في التواصل بخصوص الشرطين المذكورين ولا سيما الشرط الأول. وأوضح أن مندوب الصين قد طلب في الواقع الاستعاضة عن عبارة "اتفقت اللجنة" بعبارة "اتفقت بعض الدول". وقد اتضح للرئيس بعد استعراض ورقة العمل (WP/575) أن ذلك الاقتراح يتعلق أساساً بالفقرة ١٧-٣٤ حيث اتفقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار ١٧-١ بشأن خطة كورسيا (CORSA). وإذ أشار إلى أن هذا المسعى نحو التوافق لمساعدة رئيس اللجنة لم يتكلل بالنجاح، فقد ترك لمندوبي الصين والاتحاد الروسي مهمة تحديد المسار الذي يودان أن يسلكاه لتمكين اللجنة من اتخاذ قرار بخصوص الخطوات المقبلة. وشدّد رئيس المجلس على أنه من الأساسي أن تستكمل الجمعية العامة جميع أعمالها في اليوم التالي، أي الجمعة ٤/١٠/٢٠١٩، وهو اليوم الأخير من الدورة الأربعين.

٥- أعرب رئيس اللجنة التنفيذية، نيابةً عنها، عن تقديره لرئيس المجلس على ما يبذله من جهود مضيئة للتوصل إلى توافق بخصوص البندين ١٦ و ١٧ من جدول الأعمال.

٦- وإذ أكّد مندوب الصين مجدداً على وجود سوء فهم للشرطين اللذين طرحهما، أعاد قراءة نص الفترتين (٣ و ٤ أعلاه). وأكّد على أنه سيعمل بنصيحة رئيس اللجنة ورئيس المجلس ويبدّل قسارى جهده من أجل تحقيق التوافق داخل اللجنة التنفيذية بخصوص البند ١٧ من جدول الأعمال. وقد يتم ذلك خلال الجلسة الحالية

٧- أشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أنه لم يعبر صراحة عن رأيه، خلال الجلسة الماضية، بخصوص اقتراح رئيس اللجنة. وبالرغم من أنه لا يعتبر ذلك الاقتراح مقبولاً بشكل كامل، فإنه حريص على استكمال النظر في البند ١٧ واقتراح إنشاء فريق صياغة مصغّر لاستعراض التعديلات التي اقترحها هو والمندوب الصيني على مشروع التقرير (ورقة العمل WP/575)، خلال الجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية (EX/11).

٨- استغرب مندوب فرنسا من استخدام عبارة "شروط مسبقة" قائلاً إنها ليست الطريقة الأفضل لإجراء المفاوضات. وبعد أن ذكّر بأن اللجنة التنفيذية استمعت بقدر كبير من الاحترام والأناة، خلال الجلسة الحادية عشرة، إلى مندوبي الصين والاتحاد الروسي وهما يعرضان اقتراحهما، أفاد بأن تكرار نفس العملية الآن لن يجدي نفعاً خلال اليوم ما قبل الأخير من أعمال الجمعية العمومية. وفي معرض إشارته إلى الشرط المستيق الأول للمندوب الصيني، أكد مندوب فرنسا أن الاستعاضة عن عبارة "اتفقت اللجنة" بعبارة "اتفقت بعض الدول" في مشروع التقرير بخصوص البند ١٧ لن يعكس فحوى المناقشات. وينطبق ذلك بصفة خاصة على الفقرة ١٧-٤٣ التي تفيد بأن اللجنة اتفقت على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار ١٧-١ بخصوص خطة كورسيا، لأن جُل الوفود التي تناولت الكلمة أعربت عن دعمها لذلك القرار بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/59

والمستنسخة في ورقة العمل WP/575. وأفاد بأنه إذ يحترم الآراء المختلفة التي أعربت عنها دول قليلة بهذا الشأن، اعتبر أن الاستعاضة عن "اتفقت اللجنة" بعبارة "اتفقت بعض الدول" في الفقرة ١٧-٣٤ لن يكون مناسباً.

٩- وإذ أشار مندوب فرنسا إلى أنه قبل مقترح رئيس اللجنة بإدراج فقرة قائمة بذاتها في التقرير تعكس كل الشواغل التي سبق أن أعرب عنها مندوب الصين والاتحاد الروسي إبان مناقشة اللجنة للبند ١٧ على أساس عدم تعديل مشروع القرار ١٧-١، أكد أنه غير مستعد لتغيير موقفه لأنه مقتنع بأن ذلك الاقتراح هو أفضل اقتراح لتجاوز هذه الصعوبة. وأضاف أنه احتراماً لرأي الأقلية، يمكن تغيير مكان تلك الفقرة القائمة بذاتها كي ترد قبل الفقرة ١٧-٤٣ التي تتضمن توصية اللجنة بأن تعتمد الجلسة العامة مشروع القرار ١٧-١ بخصوص خطة كورسيا بالصيغة التي يرد بها في ورقة العمل WP/59 والمستنسخة في ورقة العمل WP/575.

١٠- لاحظ مندوب أستراليا أنه بالرغم من استخدام عبارة "اللجنة" في الفقرتين ١٧-٣٥ و ١٧-٤٣ من مشروع التقرير، باستثناء الفقرتين ١٧-٤٠ و ١٧-٤٣ فإن البيان اللاحق يعكس الوقائع حيث لاحظت اللجنة أو أحاطت علماً بالمعلومات المقدمة، وبالتالي لا يمكن تغييره. وفي معرض حديثه عن الفقرة ١٧-٤٠ التي تشير إلى أن "اللجنة وافقت على أن العدد المتزايد من الدول التي أعلنت مشاركتها الطوعية في خطة كورسيا يشكّل علامة إيجابية للغاية"، شدد على أنه إذ اتفقت الوفود على صحة ذلك البيان، يمكن لمندوبي الصين والاتحاد الروسي إذا لم يوافقا، أن يضمنا شواغلها بهذا الشأن في الفقرة القائمة بذاتها المزمع إعدادها. وأيد مندوب أستراليا اقتراح مندوب فرنسا إدراج تلك الفقرة قبل الفقرة ١٧-٤٣ وعدم تغيير القرار ١٧-١ بخصوص خطة كورسيا.

١١- أعربت مندوبة المملكة المتحدة عن تأييدها القوي لمداخلة مندوب فرنسا واقتراحه. وإذ شددت على وجاهة مداخلة مندوب أستراليا، أكدت أن المملكة المتحدة لن تقبل اقتراح مندوب الصين بالاستعاضة عن عبارة "اتفقت اللجنة" بعبارة "اتفقت بعض الدول" في مشروع التقرير. وأكدت المندوبة مجدداً على أن أغلبية الوفود الذين تناولوا الكلمة في الجلسة الحادية عشرة أيدوا خطة كورسيا بشكل واضح. علاوة على ذلك، أثنى، بما لا يدع مجالاً للشك، على عدم فتح باب المناقشة بخصوص مشروع القرار ١٧-١ وقبوله من طرف اللجنة بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/59 والمستنسخة في ورقة العمل WP/575 والتوصية باعتماده في الجلسة العامة. وإذ أشارت المندوبة إلى أن اللجنة قد توصلت إلى توافق جيد في الجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية (EX/11)، حثت الوفود على الحفاظ على ذلك التوافق والمضي قدماً.

١٢- وبالمثل، أعرب مندوبو فنلندا وسويسرا والنرويج وسلوفاكيا وأسبانيا وسلوفينيا وكندا وأيسلندا والبرتغال وإستونيا وبلجيكا ونيوزيلندا وهولندا وبلغاريا والدانمارك وأيرلندا والسويد عن دعمهم القوي لمداخلة واقتراح مندوب فرنسا وكذا التعليقات التي أدلى بها مندوب أستراليا والمملكة المتحدة.

١٣- وأثناء ذلك، شدد مندوب أسبانيا على عدم تغيير نص مشروع القرار ١٧-١ لأن ذلك سيؤدي إلى هدر كل الأعمال ذات الصلة لخطة كورسيا، التي أنجزتها الإيكاو على مدى السنوات الثلاث الماضية. وفي معرض دعمه للنهج الذي اقترحه مندوب أستراليا بخصوص الفقرة القائمة بذاتها المزمع إعدادها كي تعكس جميع الشواغل التي أبدتها مندوب الصين والاتحاد الروسي في وقت سابق خلال مناقشة اللجنة للبند ١٧، أوضح أن هناك خيارين لمعالجة هذه المسألة هما: إجراء مفاوضات اللحظة الأخيرة مع الدولتين المعنيتين؛ أو العمل وفقاً للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600).

١٤- أشار مندوب سلوفينيا إلى أن انبعاثات الطيران الدولي من ثاني أكسيد الكربون لا تتقلّ بجواز سفر، أي أنها عابرة للحدود، مشدداً على الحاجة إلى التطلع للمستقبل وعدم إعادة فتح باب المناقشة حول مشروع القرار ١٧-١ بشأن خطة كورسيا.

١٥- أعرب مندوب أريتريا عن دعمه لأراء مندوبي الصين والاتحاد الروسي مؤكداً ضرورة النظر في جذور المشكلة وهي تدمير كوكب الأرض بسبب الاحترار العالمي. وأفاد أنه إذا كانت انبعاثات غازات الدفيئة من البلدان المتقدمة النمو هي العامل الأساسي في الاحترار العالمي، فإن البلدان النامية ولاسيما الدول الجزرية الصغيرة النامية هي المعرضة أكثر من غيرها للأضرار نتيجة لتغير المناخ. وشدد على أن البلدان المتقدمة النمو لديها الوسائل للتصدي للاحترار العالمي والتقليل من الأضرار التي تلحقها مشيراً إلى أن هذا النهج غير مستدام في المدى القريب على الأقل. كما أشار إلى أن البلدان النامية وخاصة الدول الجزرية الصغيرة النامية، لا تملك الوسائل للتصدي لتغير المناخ والحد من آثاره وبالتالي فهي معرضة للدمار الكامل أكثر منه للضرر فقط. وإذ أفاد أن الدول المتقدمة النمو والنامية ستخسر معاً، في نهاية المطاف، المعركة ضد تغير المناخ، دعا الدول إلى العمل للوصول إلى وضع يكسب فيه الطرفان وبالتالي حماية كوكب الأرض من الدمار مع مراعاة حقوق الإنسان.

١٦- ولدى رده على التعليقات التي أدلى بها، أكد مندوب الصين أنه إذ أشار العديد من المندوبين إلى عدم وجود سابقة في الإيكاو بالاستعاضة عن "اتفقت اللجنة" بعبارة "اتفقت بعض الدول" في تقرير اللجنة التنفيذية، فإنه يدرك أنه لا سابقة أيضاً في الإيكاو لاستخدام فقرة قائمة بذاتها تعكس موقف مجموعة من الدول في التقرير. وبناءً عليه، إذا كان مقترحه الذي يحدث سابقه غير مقبول لدى أولئك المندوبين، فإن مقترح رئيس اللجنة الذي يحدث أيضاً سابقة، غير مقبول لديه. وبعد أن أبدى دهشته لسماع بعض المندوبين يقولون إنهم ليسوا على استعداد للتفاوض بشأن نص مشروع القرار ١٧-١ بخصوص خطة كورسيا، أكد أن دولته الحريصة على عمل المنظمة وتمعن النظر في كل وقائع المنظمة، مستعدة للدخول في حوار مع جميع الدول. وقال إنه صدم لأن وثائق الإيكاو لا تلقى الحرص ذاته من جميع الدول.

١٧- وأشار مندوب الصين أنه مستعد للعمل بنصيحة رئيس اللجنة ورئيس المجلس إلى جانب إدراج الفقرة القائمة بذاتها في مشروع التقرير حول البند ١٧ (WP/575). كما أبدى استعداده للدخول في مزيد من المفاوضات لتعديل مشروع التقرير ذلك من خلال قيام فريق الصياغة الثاني الذي استحدث سابقاً (الجلسة العاشرة للجنة التنفيذية (EX/10)) باستعراض التعديلات المقترحة على مشروع التقرير عن البند ١٦، وذلك بغرض إثبات المرونة واستيعاب شواغل كل الدول والتوصل إلى توافق بشأن مشروع التقرير حول البند ١٧. وأفاد أنه إذ يقول ذلك، يتوق إلى مناقشات مفصلة لمشروع القرار ١٧-١ بشأن خطة كورسيا.

١٨- أكد مندوب الاتحاد الروسي أنه لم يقبل بالشروط المسبقة المذكورة من مندوب الصين وأنه لا يرغب في إعادة فتح باب المناقشة بشأن القرار ١٧-١. وقال إنه يحترم الموقف الذي أعربت عنه أغلبية الدول وأنه لم يكن يسعى سوى إلى عكس موقف الأقلية في مشروع التقرير بخصوص البند ١٧. وأعاد المندوب اقتراحه بإنشاء فريق صياغة مصغر لاستعراض التعديلات على مشروع التقرير (WP/575)، التي اقترحها بجمعية مندوب الصين في الجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية.

١٩- أكد مندوب الولايات المتحدة أن دولته دخلت في حوار مفتوح وبناء مع جميع الدول الأعضاء في الإيكاو خلال الأشهر والسنوات ما قبل الجمعية العمومية وأثناءها. علاوة على ذلك، بذلت الولايات المتحدة جهوداً في هذه الدورة للنظر في آراء الاتحاد الروسي والصين والهند وأريتريا، وهي آراء مهمة لا بد أن تنعكس في التقرير. ولكن في نفس الوقت، يعاد تأخير المعالم بحيث لم يعد من الواضح ما هو مطلوب لاستكمال النظر في البند ١٧ من جانب اللجنة وعرض التقرير ومشروع القرار ١٧-١ بشأن كورسيا على الجلسة العامة. وبعد أن لاحظ أن مندوب الاتحاد الروسي أشار إلى أن ذلك ما يرغب فيه بالضبط، قال مندوب الولايات المتحدة أنه إذ يؤدي المضي قدماً بأسرع ما يمكن، من الضروري إدراك السبيل لذلك دون تأخير المعالم مرة أخرى. وأعرب عن انشغاله إزاء بعض الملاحظات التي أدلى بها مندوب الصين والتي توحى بأنه يتعين على اللجنة، بعد أن تتفق على مشروع التقرير، أن تتفق على نص مشروع القرار ١٧-١، وهو ما يبدو كأنه خطوة إلى الوراء.

٢٠- وفيما يخص سبيل المضي قدماً ومع مراعاة التعليقات التي أدلى بها مندوب الاتحاد الروسي والخيارين اللذين أبرزهما مندوب أسبانيا، أوصى مندوب الولايات المتحدة بما يلي: أن تحيل اللجنة فوراً البند ١٦ على الجلسة العامة، الذي تم البت فيه في الجلسة الحادية عشرة للجنة، والذي تثبت فيه اللجنة بعد العمل البناء الذي أنجز؛ وتجري قدراً من المشاورات الإضافية، بالنظر إلى ضيق الوقت المتبقي قبل نهاية الجمعية العمومية، كي تعكس آراء الدول الأربع المذكورة، في مشروع التقرير عن البند ١٧. وأكد أن الولايات المتحدة منفتحة لإجراء تلك المفاوضات رهناً بإحالة البند ١٦ على الجلسة العامة، وبالعمل وفقاً لأحكام النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600)، إذا لم تحرز المفاوضات أي تقدم، وهو الخيار الثاني لمندوب أسبانيا.

٢١- وبعد أن لاحظ أن ذلك قد يشكل تدنياً في الأداء بالنسبة للإيكو، أعرب مندوب الولايات المتحدة عن انشغاله إزاء مخرجات المناقشات في الجمعية العمومية حول خطة كورسيا وطبيعة رد فعل المجتمع الدولي. وشدد على أهمية كورسيا وكونها لا تزال تحظى بدعم عدد كبير من الدول المشاركة في الجمعية العمومية.

٢٢- شكرت مندوبة الهند رئيس اللجنة على تصرفه كرجل دولة وإعطاء فرصة لجميع الدول كي تبدي رأيها والسماح بإدخال بعض التعديلات على مشروع التقرير بخصوص البند ١٧ وكذا مشروع القرار ١٧-١ بشأن خطة كورسيا. وإذ لاحظت أن هناك قدراً من الاختلاف بين الدول حول كورسيا، أكدت أنه من المنطقي، على الأقل، أن ينعكس ذلك الاختلاف قبل استكمال النظر في مشروع التقرير والقرار ١٧-١. وأشارت أنها تشعر بالرضا إذ تتابع المداولات في هذه الدورة مقارنةً مع مداولات الجمعية العمومية في عام ٢٠١٦ التي شاركت فيها، والتي اعتمدت فيها القرار ٣٩-٣ بشأن كورسيا.

٢٣- وأفادت مندوبة الهند أن هناك تأكيداً من الجيل الحالي على اتخاذ إجراءات في مجال المناخ تتسم بالإنصاف في حق الأجيال المقبلة، وأضافت أن هناك ضرورة للعدل بين الأجيال من حيث اجتثاث الفقر والتنمية الاقتصادية والاجتماعية. وقالت إنها تترك أن هذه القضايا تفرض تحديات كبيرة على الكثير من الدول مشددة بأنه يتعين على الإيكو أن تحيط بمشاكل كل الدول الأعضاء فيها. واقترحت أن تحتذي الإيكو بمثال المنظمة البحرية الدولية التي اعتمدت، في عام ٢٠١٨، "الاستراتيجية الدولية للمنظمة البحرية الدولية بشأن تخفيض انبعاثات الدفيئة من السفن" والتي تتضمن منظوراً يعكس التزام تلك المنظمة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة من سفن الشحن الدولي والتخلص منها تدريجياً قدر الإمكان. وأفادت أن تلك المنظمة قامت أيضاً بإنشاء صندوق طوعي متعدد المانحين لخفض غازات الدفيئة كي يكون مصدراً موثقاً لتمويل أنشطة التعاون الفني وبناء القدرات تيسيراً لتنفيذ تلك الاستراتيجية ومعالجة مسألة "المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة" (CBDR) و"القدرات الخاصة بكل طرف" (RC) ومشروع "الشبكة العالمية للتكنولوجيا البحرية" (GMN) الذي يموله الاتحاد الأوروبي، وذلك بهدف مساعدة الدول في رسم سياسات واتخاذ تدابير وطنية لتحقيق كفاءة الطاقة في مجال النقل البحري والترويج للتكنولوجيات والعمليات متدنية الكربون في النقل البحري واستحداث نُظم طوعية نموذجية لجمع البيانات والإبلاغ.

٢٤- وفي ختام مداخلتها قالت إنها تتفق مع الآراء التي أعربت عنها دول قليلة والتي يتعين إدراجها في مشروع التقرير بشأن البند ١٧ وفي مشروع القرار ١٧-١ حتى وإن كانت آراء الأقلية بما يبدد الشواغل الرئيسية لتلك البلدان.

٢٥- ذكرت مندوبة نيوزيلندا أنه تم التأكيد، خلال الجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية EX/11 على ضرورة احترام آراء الدول وبأن اللجنة استمعت إلى آراء مندوبي الصين والاتحاد الروسي في جزء كبير من تلك الجلسة وكذا في جلسات سابقة. وقالت إن مندوب أستراليا ورئيس الجلسة قدماً مقترحات تتيح إدراج تلك الآراء على النحو المناسب: وهي مقترحات تؤيدها ويبدو أن مندوب الاتحاد الروسي يوافق عليها. وأفادت أنها لا ترى لزوماً لإنشاء فريق صياغة مصغّر لإحالة البند ١٧ على الجلسة

العامه؛ وعض ذلك ينبغي لمندوبي الاتحاد الروسي والصين ومندوبي أي دولة معنية أخرى أن يعرضوا آراءهم كتابةً بخصوص الفقرة القائمة بذاتها في مشروع التقرير في أقرب وقت ممكن. وأضافت أنها لا تعتقد أنه ينبغي تغيير محتوى مشروع التقرير الخاص بمداولات اللجنة ولاسيما الإشارة إلى الدعم واسع النطاق الذي حظيت به خطة كورسيا وقبول أغلبية الدول لمشروع القرار ١٧-١ بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/59 والمستنسخة في الورقة WP/575، وقرار عدد قليل من الدول عدم القبول به إن لم تُدخل عليه تغييرات. وأشارت إلى أن تلك الطريقة ستتيح إدراج آراء الأغلبية والأقلية في مشروع التقرير. وإذ أكدت مجدداً دعمها لتعليقات مندوب فرنسا والمملكة المتحدة، ضمن تعليقات أخرى، أيدت توصية مندوب الولايات المتحدة الأمريكية بإحالة البند ١٦ إلى الجلسة العامة فوراً.

٢٦- أشار مندوب مصر إلى أنه يؤيد بالكامل من حيث المبدأ مشروع القرار ١٧-١ بدون أي تعديل. لكن بعد أن استمع بعناية إلى التعليقات بهذا الشأن التي أدلى بها مندوب الاتحاد الروسي والصين والمندوبون الآخرون، وإذ يلاحظ أنه من غير الممكن الاطلاع على مواقف الدول التي لم تأخذ بعد الكلمة، اقترح تنقيح الفقرة ١٧-٤٣ من مشروع التقرير بحيث تُصاغ على النحو الآتي: "تتفق اللجنة على أن تتقدم إلى الجلسة العامة بهذه التوصية للنظر فيها واعتمادها". وإذ أكد أن جميع الوفود تسعى جاهدة إلى التوصل إلى أوسع توافق ممكن، طلب مندوب مصر من رئيس اللجنة أن يتيح مزيداً من الوقت لتحقيق ذلك التوافق من خلال إنشاء فريق صياغة مصغّر. وبعد أن أفاد أن مقترح مندوب أستراليا قد يشكل حلاً جيداً، قال إنه يثق في حكمة رئيس اللجنة.

٢٧- أعرب مندوب أستراليا عن دعمه لتوصية مندوب الولايات المتحدة بإحالة البند إلى الجلسة العامة. وبعد أن أكد أن الوقائع لا يمكن التنازع بشأنها، شدّد مجدداً على أن البيانات الوقائية الواردة في الفقرات ١٧-٣٥ إلى ١٧-٤١ من مشروع التقرير لا يمكن تغييرها. ولاحظ أنه من الواضح كون مندوبي الصين والاتحاد الروسي يرغبان أن تتعكس آراؤهما بقدر أكبر في الفقرة ١٧-٤٢ التي تفيد بأن "... أغلبية واضحة من الدول أعربت عن تأييدها لمشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح في مرفق ورقة العمل WP/59 دون أي تغيير آخر، في حين أحاطت اللجنة علماً بالشواغل التي أعربت عنها بعض الدول بما في ذلك تلك الواردة في ورقات العمل WP/306 و WP/228 و WP/529 التنقيح رقم ١ و WP/529 التنقيح رقم ١...". وأفاد أن ذلك لا يستوجب إنشاء فريق صياغة مصغّر وإن كان يسعده أن ينظر في هذا المقترح وأن كل ما يقتضيه الأمر هو أن يعمد مندوب الصين والاتحاد الروسي ومندوبو الدول الأعضاء المعينون إلى عرض نص ما على اللجنة كي تنتظر فيه. وأشار أيضاً إلى إمكانية إضافة ملاحظة في هامش الفقرة ١٧-٤٣ تتضمن أسماء الدول التي لم توافق على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد مشروع القرار ١٧-١ بشأن خطة كورسيا بدون أي تغييرات أخرى. وقال إن هذا هو الحل الذي يقترحه للمضي قدماً.

٢٨- وإذ أشار إلى أن مندوبي فرنسا ومصر قدما اقتراحات وجيهة، وبعد أن ذكّر بالتعليقات التي أدلى بها مندوب الاتحاد الروسي بخصوص الفقرة القائمة بذاتها، أشار مندوب المملكة العربية السعودية بأن إنشاء فريق صياغة مصغّر وتكليفه باستعراض بضع فقرات من مشروع التقرير من شأنه أن يحل هذه المشكلة دون إدخال تغييرات على نص مشروع القرار ١٧-١.

٢٩- أشارت مندوبية كوبا إلى أنها لم تتفاجأ بهذه المناقشات لأنه كان دائماً من رأيها أن التوافق الذي تم التوصل إليه في الدورة ٣٩ للجمعية العمومية كان ضعيفاً. وبناءً عليه نتفق مع ممثل أسبانيا والولايات المتحدة على ضرورة إجراء مزيد من المفاوضات مع الدول المعنية. وأضافت أنها تتفق مع مندوبي الاتحاد الروسي والمملكة العربية السعودية على أن يقوم فريق صياغة مصغّر باستعراض التعديلات المقترحة على مشروع التقرير لضمان إدراج شواغل الدول المعنية بوضوح في ذلك المشروع والتوصية بأي تغييرات يراها مناسبة على ضوء المناقشات التي أجرتها اللجنة بخصوص خطة كورسيا.

٣٠- ذكّر مندوب إيطاليا أن أغلبية واضحة من الدول كانت راضية على نص مشروع التقرير حول البند ١٧ أثناء استعراضه من جانب اللجنة. وإذ أشار إلى أن بعض الدول وهي أقلية ترغب في أن ينعكس رأيها في مشروع التقرير، أكد أن ذلك يخدم مصلحة الجميع مجدداً التأكيد على ضرورة تلبية تلك الرغبة. وقال إنه يرى أن إنشاء فريق صياغة مصغّر أو العمل بالاقترح الأخير لأستراليا يمكن أن يشكّل وسيلة جيدة للمضي قدماً. وبعد أن ذكّر بتعليقات مندوب الاتحاد الروسي أشار إلى أن اللجنة كانت قريبة من إيجاد حل وإصدار توصية إلى الجلسة العامة بخصوص مشروع القرار ١٧-١ قبل التفكير في تطبيق النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600) من جانب الجلسة العامة لأغراض اتخاذ قرار نهائي. وبناءً عليه أوصى مندوب إيطاليا بالسعي إلى صياغة نص للفقرة ١٧-٢٢ يعكس شواغل تلك الدول التي لم تدرج مواقفها في القرار الذي اعتمدهت أغلبية الدول.

٣١- أيّد مندوبو هولندا والدانمارك وبلغاريا والسويد تعليقات الولايات المتحدة ونيوزيلندا وكذا المقترح الأخير الذي تقدّم به مندوب أستراليا.

٣٢- أعرب مندوب سنغافورة عن دعمه أيضاً للاقتراح الذي قدّمه مندوب أستراليا للمضي قدماً، واقترح، إضافةً إلى ذلك، تعديل الفقرة ١٧-٤٣ من مشروع التقرير بإدراج عبارة في مقدمتها من قبيل "بعد مداوالات مطوّلة" بحيث تكون على النحو الآتي: "بعد مداوالات مطوّلة، اتفقت اللجنة على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:".

٣٣- بخصوص البند ١٦، شدّدت ممثلة الهند على أن دولتها كانت دولة مسؤولة تلتزم بالعمل من أجل تطبيق سياسات الإيكاو وممارستها الخاصة بحماية البيئة وتغير المناخ. بيد أن الهند حذرت من أن الهدف العالمي الطموح طويل المدى ببلوغ مستوى الصفر في الانبعاثات بحلول ٢٠٢٥ لا يمكن أن يكون هدفاً للبلدان النامية. وذكّرت بموقف الهند في قمة الأمم المتحدة الأخير بشأن المناخ (نيويورك، ٢٣/٩/٢٠١٩) ومفاده أن هدف المستوى الصفر من الانبعاثات ينبغي أن يناقش بالاقتران مع مقتضيات مناسبة بشأن وسائل التنفيذ من جانب البلدان النامية. وأضافت قائلةً إن تمويل مكافحة تغير المناخ يعدّ ركيزة أساسية في النهوض بإجراءات التصدي لتغير المناخ، على أن يتم النهوض بالطموح وتعزيز الدعم على قدم المساواة قبل تحديد أي هدف. وينبغي التخطيط لمزيد من الدعم المالي والفني الإضافي في مجال المناخ تحديداً لأغراض بناء القدرات. وأفادت أن الدعوة إلى تحقيق مستوى الصفر في الانبعاثات وتحديد أهداف قابلة للقياس الكمي في مجال وقود الطيران المستدام كان يجب أن تكون مشروطة بتوفير التمويل الكافي والموقوت للبلدان النامية.

٣٤- أيّدت مندوبية المملكة المتحدة السبيل إلى الأمام الذي اقترحه عدد من الوفود مؤكدةً مجدداً على ضرورة المضي قدماً. وأفادت أنه لا حاجة إلى فريق صياغة مصغّر لأن الأمر لا يتعدى الاتفاق على نص مشروع التقرير الذي يدوّن مناقشات اللجنة بخصوص البند ١٧. وإذ أيّدت مداخلة مندوب أريتريا، أكدت أن جميع الدول المشاركة في الدورة الأربعين للجمعية العمومية تُجمع على ضرورة تقادي أسوأ الآثار الناجمة عن تغير المناخ من خلال العمل المتضافر على الصعيد العالمي، كما نادى بذلك مئات الآلاف من الأشخاص الذين تظاهروا أمام المقر الإيكاو خلال مسيرة المناخ يوم ٢٧/٩/٢٠١٩. وإذ أشارت إلى أن الجمعية العمومية، في دورتها ٣٩، اعتمدت خطة كورسيا باعتبارها مساهمة دولية أولية في التصدي لتغير المناخ، أكدت أنه من الواضح ضرورة التعجيل باتخاذ إجراءات في هذا المجال، مضيفاً أن أماننا عشر سنوات لإحداث تغييرات جذرية في سلوكنا لتقادي الآثار التي تحدّث عنها مندوب أريتريا. وقالت إنه إذا أُعيد فتح باب النقاش حول مشروع القرار ١٧-١ بشأن خطة كورسيا فإن ذلك سيعود بعقارب الساعة إلى الوراء عقداً كاملاً، مشددةً على أن العالم يراقب الإيكاو وما ستنتخذه من إجراءات.

٣٥- لدى الإعراب عن التأييد لآخر مقترح من أستراليا، ذكر مندوب الاتحاد الروسي أنه اقترح، خلال الجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية، أموراً منها: إدراج فقرة جديدة، وهي الفقرة ١٧-٤٢ مكرراً تكون على النحو الآتي: "لا تتفق الدول الثلاث من حيث المبدأ على مشروع القرار المقدم من المجلس في ورقة العمل WP/59 [العنوان الشبكي للإيكاو] لأن التغييرات التي اقترحتها رفضت مناقشتها ولم تدرج شواغلها في مشروع القرار" وإدراج عبارة "من جانب الأغلبية" في الفقرة ١٧-٤٣ بحيث تكون على المنوال الآتي: "اتفقت اللجنة بالأغلبية على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي: " (١/١٧).

٣٦- أعربت مندوبة أيرلندا عن انشغالها إزاء وصف مندوب كوبا للتوافق الذي تحقق بشأن كورسيا في الدورة ٣٩ بأنه "ضعيف" مؤكدة أن المناقشات التي أجرتها اللجنة التنفيذية بخصوص خطة كورسيا كانت إيجابية للغاية وتطلعية وشدّدت على ضرورة تكرار ذلك في هذه الدورة. وقالت إنها تتفق مع تعليقات الولايات المتحدة وفرنسا وغيرهم. وإذ أشارت إلى أن مندوب أستراليا كان محقاً كعادته في توجيه تركيز اللجنة على تلك المسائل التي تتطلب مزيداً من العمل، أعربت عن تأييدها القوي للمقترح الأخير لذلك المندوب بالصيغة التي أكدها بها مندوب إيطاليا وسنغافورة. وبعد أن أكّدت مجدداً على أن شواغل الدول التي لديها موقف مختلف عن موقف الأغلبية يمكن أن تتعكس في فقرة قائمة بذاتها في مشروع التقرير بشأن البند ١٧، لاحظت ما أدلى به مندوب الاتحاد الروسي من تعليقات إيجابية بهذا الخصوص، وشدّدت مرة أخرى على ضرورة المضي قدماً وقبول نص مشروع القرار ١٧-١ بدون تغييرات إضافية.

٣٧- أكّد مندوب اليونان أن المقترح الأخير لمندوب أستراليا بنّاء وقد يكون مفيداً ودعا إلى اتباع السبيل إلى الأمام الذي اقترحه ذلك المندوب.

٣٨- أعرب مندوب السويد عن تأييده لمقترح أستراليا الممتاز مشيراً إلى أن مندوبي إيطاليا وسنغافورة قدّموا مقترحات على نفس المنوال، وقال إنه يحبذ السير قدماً في ذلك الاتجاه.

٣٩- استناداً إلى ما أدلى به من تعليقات كثيرة، اقترح رئيس اللجنة أن تقوم اللجنة التنفيذية بما يلي: تقبل بالنص المنقح لمشروع تقريرها عن البند ١٦ (الجلسة الحادية عشرة (EX/11))؛ دعوة الصين والاتحاد الروسي وأي دولة معنية أخرى إلى تقديم نص مشترك يبيّن آراءها المختلفة بغرض إدراجها في مشروع التقرير بخصوص البند ١٧؛ قبول مشروع القرار ١٧-١ بشأن كورسيا بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/59 والمستنسخة في ورقة العمل WP/575 بدون تغييرات إضافية.

٤٠- أيّد مندوبو كل من ألمانيا وأوكرانيا والإمارات العربية المتحدة وفرنسا وسويسرا وإيطاليا وكندا والنمسا والولايات المتحدة واليابان والنرويج ونيوزيلندا وسنغافورة والاتحاد الروسي وأسبانيا وفنلندا والسويد ومصر ذلك الاقتراح، وشدّد مندوبو ألمانيا وأوكرانيا وفنلندا ومصر على تأييدهم الشديد لعدم إعادة فتح باب المناقشة حول مشروع القرار ١٧-١.

٤١- أعرب مندوب الصين عن تقديره العميق لكل واحد من الوفود على جهودهم لاستيعاب آراء الأقلية مشيراً إلى أن روح التعاون والانفتاح تلك من شأنها أن تيسر الدفع بأعمال اللجنة نحو التوافق النهائي بخصوص هذه المسألة، وكذا بخصوص أي مسألة أخرى تنتظر فيها. وإذ شكر رئيس اللجنة على اقتراح سبيل إلى الأمام أشار إلى أنه يرغب في الانضمام إلى فريق الصياغة لاستعراض التعديلات المقترحة على مشروع التقرير بشأن البند ١٧ والتشاور مع الدول المعنية الأخرى. ودنّكر بأنه سبق له أن عرض التغييرات التي تقترحها الصين على ذلك المشروع في الجلسة الحادية عشرة للجنة وإرسالها لاحقاً بالبريد الإلكتروني إلى الأمانة العامة، مشيراً إلى أنه بوسعه إطلاع أي أطراف أخرى مهتمة على تلك التغييرات. وأفاد أنه سيبدّل قسارى جهده لقبول مقترح رئيس اللجنة بعدم تعديل مشروع القرار ١٧-١ بشأن خطة كورسيا رهناً بشرط مسبق واحد وهو أن يعرض رئيس اللجنة أيضاً ما تقترحه الصين من تغييرات على مشروع القرار على الجلسة العامة.

٤٢- أوضح رئيس اللجنة أن القصد هو إدراج نص في مشروع التقرير يشير إلى تباين في الآراء بخصوص القرار ١٧-١ وتقديم معلومات بهذا الشأن إلى اللجنة.

٤٣- ذكّر رئيس المجلس بأن الصين والهند والاتحاد الروسي قدّموا بشكلٍ مشتركٍ التغييرات المقترحة على مشروع القرار ١٧-١ (WP/59) في ورقة غير رسمية (flimsy) تم عرضها على الموقع الشبكي للدورة الأربعين تحت مدخل "الوثائق المرجعية" ("Reference Documents")، وهو ما تشير إليه بوضوح الفترة ١٧-٤٢ من ورقة العمل (WP/575) ("بعد أن أدلت بعض الدول ببياناتها الشفوية، قدّمت إسهامات مكتوبة من ثلاث دول أعضاء وعرضت في الموقع الشبكي للإيكاو"). وأكد رئيس المجلس أنه حتى لو عرضت تلك التغييرات المقترحة، عوض ذلك، في ورقة معلومات تحمل رقماً من أرقام ورقات عمل الدورة الأربعين وفي الوقت المناسب، لن تعرض ورقة المعلومات تلك للمناقشة في اللجنة؛ وعوض ذلك ستم الإشارة في التقرير، وفقاً للإجراءات المعمول بها، إلى أن اللجنة التنفيذية أحاطت علماً بتقديم ورقة المعلومات.

٤٤- وبعد أن أشار إلى القيود الإجرائية، اقترح رئيس المجلس أنه بغرض استيعاب شواغل مندوب الصين يمكن إضافة عنوان الموقع الشبكي للدورة الأربعين في الفقرة ١٧-٤٢ من مشروع التقرير (WP/575)، حيث عرضت الورقة غير الرسمية ("flimsy")، وإدراج النقاط الرئيسية التي أثارها الصين والهند والاتحاد الروسي بخصوص مشروع القرار ١٧-١ بشأن خطة كورسيا، في فقرة منفصلة. وشدد على أن ذلك سيُتيح للوفود فرصة الاطلاع على الورقة غير الرسمية قبل أن تنظر الجلسة العامة في تقرير اللجنة عن البند ١٧ ومشروع القرار ١٧-١.

٤٥- أبدى كل من مندوب أسبانيا والاتحاد الروسي وفرنسا وسنغافورة وفنلندا والصين تأييدهم لمقترح رئيس المجلس أعلاه.

٤٦- رداً على تساؤل من مندوب الاتحاد الروسي، بيّن رئيس قسم تغير المناخ التغييرات التي أدخلت على مشروع التقرير بخصوص البند ١٦ (WP/574) والتي وافقت عليها اللجنة في آخر جلسة لها (انظر المحاضر الحرفية للجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية في الدورة الأربعين للجمعية العمومية). وأشار إلى أن تلك التغييرات ستُعرض على النحو الواجب في النص النهائي للتقرير (WP/626) الذي سيُعرض على الجلسة العامة لأغراض النظر في مشروع القرار ١٦-١ واعتماده.

٤٧- في أعقاب النقاط التي أثارها مندوب الصين والاتحاد الروسي، أشار رئيس اللجنة إلى أن النص المتفق عليه للفقرة ١٦-٤١ ("بالرغم من الاعتراضات من دول قليلة، اتفقت اللجنة بالأغلبية على أن توصي الجمعية العامة باعتماد القرار الآتي:") سوف يدرج في النص النهائي لتقرير اللجنة حول البند ١٧ (انظر الفقرة ١٧-٤٥ من ورقة العمل (WP/627)).

٤٨- أشار مندوب الصين أنه سعياً إلى التحلي بأقصى قدر ممكن من المرونة، وتقديراً لكل مندوب، ولرئيس اللجنة التنفيذية ورئيس المجلس على ما بذلوه من جهود لاستيعاب آراء الأقلية، قال إنه قد يقبل الفقرة ١٦-٤١ والفقرة المقابلة في تقرير اللجنة حول البند ١٧ (انظر الفقرة ١٧-٤٥ من ورقة العمل (WP/627)) على أساس أن تينك الفقرتين لن تمنعا الدول المعنية من إبداء آرائها بشأن القرار ١٦/١ بخصوص تغير المناخ والقرار ١٧/١ بخصوص خطة كورسيا لدى مناقشتها من الجلسة العامة.

٤٩- سجّل رئيس اللجنة تلك المداخلة ووافق عليها مشيراً إلى أن اللجنة توصلت الآن إلى توافق بشأن النص المنقّح لمشروع تقريرها من البند ١٦ (WP/626) الذي سيقدّم إلى الجلسة العامة بغرض الموافقة عليه في اليوم التالي، أي يوم الجمعة ٢٠١٩/١٠/٤.

٥٠- وبخصوص مشروع التقرير عن البند ١٧، أشار رئيس اللجنة إلى أن الصين والاتحاد الروسي وجميع الدول الأخرى المعنية ستُدعى إلى تقديم نص يعكس آراءها المتباينة، إلى الأمانة العامة، سوف يُعرض على الموقع الشبكي للدورة الأربعين تحت مدخل "الوثائق المرجعية" ("Reference Documents"). وقال إنه يقبل طلب مندوبية الهند بالاشتراك مع مندوبي الصين والاتحاد الروسي في صياغة ذلك النص.

٥١- أكد مندوب الصين مجدداً شرطه المسبق ومفاده أن تشير الفقرة الاستهلاكية للنص المقترح إلى أن الدول المعنية سعت بكل إصرار إلى نهجٍ نزيهٍ وعاجلٍ ومجدٍ في معالجة قضايا تغير المناخ وأن هدف تلك الدول هو تحقيق النمو المستدام للطيران المدني الدولي وتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي وليس فقط تعويضها، وأبدى رغبته في التشاور مع الدول المهتمة الأخرى بشأن ذلك النص.

٥٢- أعرب مندوب الولايات المتحدة وفرنسا عن انشغالهما لكون تلك المشاورات غير متوافقة مع اقتراح الرئيس مؤكدين على ضرورة المضي قدماً واستكمال المناقشة حول مشروع القرار بشأن البند ١٧.

٥٣- اقترح مندوب الاتحاد الروسي أن يجتمع مندوبو الصين والاتحاد الروسي والهند والدول المعنية الأخرى، بشكل غير رسمي، على هامش اللجنة، لمناقشة النص المذكور الذي يعكس موقفها بخصوص مشروع القرار ١/١٧ بشأن كوريا.

٥٤- على ضوء المناقشات، أشار رئيس اللجنة إلى أن اللجنة التنفيذية اتفقت على أنه بعد الجلسة سيشترك كل من الاتحاد الروسي والصين والهند في تزويد الأمانة العامة بفقرة تعرض موقف هذه الدول، والتي سيتم نشرها على الموقع الإلكتروني للدورة الأربعين للجمعية العمومية تحت مدخل "الوثائق المرجعية" ("Reference Documents"). ودُعي المندوبون الذين يرغبون في إبداء آرائهم في هذا الشأن إلى الاجتماع بالدول الثلاث المذكورة والأمانة العامة في قاعة المؤتمرات المجاورة لمكتب رئيس المجلس وذلك في تمام الساعة ٨,٠٠ صباحاً، يوم الجمعة الموافق ٤/١٠/٢٠١٩، قبل بدء الجلسة الثالثة عشرة على الساعة ٩,٠٠ صباحاً عندما ستجتمع اللجنة مرة أخرى لوضع اللمسات الأخيرة على مشروع تقريرها بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال لتقديمه إلى الجلسة العامة في وقت لاحق من ذلك اليوم

٥٥- رُفعت الجلسة في الساعة ١٧,١٠.

محضر الجلسة الثالثة عشرة (الجمعة، ٤/١٠/٢٠١٩ في الساعة ٩,٢٥)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي
(خطة كورسيا)

— الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة (تابع)

موجز المناقشات

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي
(خطة كورسيا)

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة (تابع)

١- استأنفت اللجنة التنفيذية (الجلسة الثانية عشرة) وأكملت النظر في مشروع تقريرها الموجه إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال (WP/575).

٢- أشارت نائبة المدير لشؤون البيئة (DD/ENV) إلى أنه، حسبما اتفقت عليه اللجنة التنفيذية في جلستها الثانية عشرة في ٣/١٠/٢٠١٩، قدمت الصين والاتحاد الروسي والهند بشكل مشترك إلى الأمانة العامة وثيقة تُقترح فيها بعض التغييرات على مشروع التقرير (WP/575) للتعبير عن موقفها، وقد نُشرت على الموقع الإلكتروني للدورة الأربعين للجمعية العمومية تحت "Reference Documents" ("الوثائق المرجعية")، لإعلام المندوبين. وقبل بدء الجلسة الحالية، اجتمعت الأمانة العامة ومندوبو الدول الثلاث المذكورة مع عدد من المندوبين المهتمين الآخرين في قاعة الاجتماعات المجاورة لمكتب رئيس المجلس في الساعة ٨ صباحاً لاستعراض الوثيقة المنشورة. وقد اتفقت تلك المجموعة المصغرة على التعديلات التالية على ورقة العمل WP/575، والتي هي الآن مطروحة على اللجنة التنفيذية للنظر فيها والموافقة عليها:

• الاستعاضة عن الفقرة ١٧-٢٠ بالنص التالي (الذي يتضمن تغييرات تحريرية طفيفة في النص الذي اقترحتة الدول الثلاث):

"في ورقة العمل WP/529 التتويج رقم ١، قدم الاتحاد الروسي تحليلاً للأثار البيئية والاقتصادية السلبية لاستحداث خطة كورسيا، لا سيما بالنسبة للاقتصادات النامية والناشئة، الأمر الذي يشكك في جدوى الاستمرار في تنفيذ خطة كورسيا. واقترح الاتحاد الروسي، في مشروع قرار الجمعية العمومية البديل الوارد في ورقة العمل WP/529،

أن ينظر مجلس الإيكاو في إعداد نظام عالمي لإعطاء حوافز اقتصادية في شكل "آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي" (ACDM). فضلاً عن ذلك، دعا الاتحاد الروسي الجمعية العمومية إلى النظر، كبديل معقول لتنفيذ خطة كورسيا، في إمكانية الشروع في إنشاء قوات طيران دولية متقلة، تحت رعاية الأمم المتحدة، لإطفاء حرائق الغابات وغيرها من الكوارث الطبيعية، تمكنها من أن تلبي أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، بوصفها مساهمة حقيقية في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون."؛

- تُعَدُّ الفقرة ١٧-٣٤ بالاستعاضة عن عبارتي "رحبت اللجنة" بعبارة "أحاطت اللجنة علماً" في الجملة الأولى؛
- تُدرج فقرة ١٧-٣٥ جديدة نصها كما يلي (تحل محل الفقرة ١٧-٣٣ مكرراً التي اقترحتها الدول الثلاث المذكورة) "وأحاطت اللجنة علماً بآراء ووجهات نظر بعض الدول التي أعربت عن شواغل جادة إزاء فكرة الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي من عام ٢٠٢٠ بوصفه خط الأساس لخطة كورسيا وعن اعتراضها على ذلك."؛
- تغيير ترقيم الفقرة الحالية ١٧-٣٥ لتصبح الفقرة ١٧-٣٦ وتعديلها بإدراج كلمة "بعض" قبل كلمة "الدول" في الجملة الأولى وإضافة الجملة الجديدة التالية في نهاية الفقرة:
- "وأحاطت اللجنة علماً بالآراء ووجهات النظر التي قدمتها بعض الدول الأخرى التي مفادها أن الدول، وليس المجلس، هي التي تقرر تأهيل وحدات الانبعاثات وأنواع الوقود المستدام للطيران لكي تُستَخدم في إطار خطة كورسيا."؛
- تُدرج فقرة ١٧-٤٤ جديدة نصها كما يلي (تحل محل الفقرة ١٧-٤٢ مكرراً التي اقترحتها الدول الثلاث المذكورة):
- "وأبرزت ثلاث دول رأيها أن خطة كورسيا ينبغي أن تتفَعَد بما يتماشى مع مبادئ اتفاق باريس على نحو يتم تقريره على المستوى الوطني بالاستناد إلى مدى إسهام الدول بدلا من الاستناد إلى التزامات التعويض على مشغلي الطائرات، وأن يُسمح لكل دولة باعتماد خط الأساس والمعايير التي تخصصها لترخيص وحدات الانبعاثات ووقود الطيران المستدام. واقترحت الدول الثلاث أن يقوم مجلس الإيكاو بإعداد آلية للحوار والتشاور مع الدول المعنية على الصعيد العالمي بغرض زيادة التجانس فيما بين خطط الدول الوطنية لتنفيذ خطة كورسيا. ولا توافق الدول الثلاث من حيث المبدأ على مشروع القرار المقدم من المجلس في ورقة العمل WP/59: https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf نظراً لعدم إدراج التعديلات التي اقترحتها، بالنظر إلى أن أغلبية واضحة من الدول أعربت عن تأييدها لعدم تغيير نص القرار بالصيغة المقترحة في المرفق بورقة العمل WP/59؛
- تغيير ترقيم الفقرة ١٧-٤٣ الحالية لتصبح الفقرة ١٧-٤٥ وتعديلها لتكرار الصياغة التي وافقت عليها اللجنة التنفيذية سابقاً (في جلستها الثانية عشرة) لاستخدامها في الفقرة ١٦-٤١ من تقريرها الموجه إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٦ (WP/626)، على النحو التالي (تحل محل الصياغة التي اقترحتها الدول الثلاث المذكورة):

" وعلى الرغم من اعتراضات بعض الدول، وافقت اللجنة بالأغلبية على توصية الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:"؛

٣- أعرب مندوبو فنلندا والنرويج وسويسرا والبرتغال ونيوزيلندا وسنغافورة والسويد والدنمارك ونيجيريا ومصر والمكسيك عن دعمهم للتعديلات المقترحة المذكورة أعلاه على مشروع التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال، على أساس أن: يظل نص مشروع القرار ١/١٧ الوارد في الوثيقة WP/575 بدون تغيير. وضموا صوتهم إلى صوت الرئيس في الإشادة بالمجموعة المصغرة والأمانة العامة على عملهما الممتاز في فترة زمنية قصيرة للغاية.

٤- وفي ظل غياب أي تعليقات إضافية، خلص الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية قد وافقت على مشروع نص تقريرها عن البند ١٧ من جدول الأعمال الوارد في الوثيقة WP/575، بصيغته المعدلة أثناء المناقشات (في جلساتها الحادية عشرة والثانية عشرة والثالثة عشرة) لتقديمه إلى الجلسة العامة؛ واتفقت على التوصية بأن تعتمد الجلسة العامة مشروع القرار ١/١٧: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)" على النحو المعروض في ورقة العمل رقم WP/575.

٥- رُفعت الجلسة في الساعة ٩,٤٠ لكي تتمكن اللجنة من الانعقاد مرة أخرى بوصفها الجلسة العامة والنظر في تقاريرها عن البنود ١٥ و١٦ و١٧.

المرفق

قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية

تقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية (٢٠١٩/٦/٢٦)	A40-WP/4 EX/1
تقرير عن تطهير الطائرات وتدابير مكافحة ناقلات الأمراض (٢٠١٩/٧/١٩)	A40-WP/5 EX/2
التطورات المرتبطة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو (٢٠١٩/٩/٢٦)	A40-WP/6 EX/3
المنافع المحصلة من المشاركة في دليل الإيكاو للمفاتيح العامة (PKD) (٢٠١٩/٧/٥) * ورقة معلومات	A40-WP/7 EX/4
التطورات الخاصة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) (٢٠١٩/٧/١٧)	A40-WP/8 EX/5
التطورات الخاصة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) (٢٠١٩/١٠/٣)	A40-WP/8 Corrigendum No.1 EX/5
تقرير عن تطوّر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) (٢٠١٩/٨/٢٠)	A40-WP/11 EX/6
الابتكار في مجال الطيران (٢٠١٩/٦/٢٧)	A40-WP/14 EX/7
تقرير عن النقل الفضائي التجاري (٢٠١٩/٦/٢٧)	A40-WP/15 EX/8
تنفيذ برنامجي التدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA) (٢٠١٩/٥/٣١)	A40-WP/23 EX/09
تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) (٢٠١٩/٦/٢٠)	A40-WP/25 EX/10
نتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (٢٠١٩/٧/١٠)	A40-WP/26 EX/11

البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (٢٠١٩/٧/٥)	A40-WP/27 EX/12
استراتيجية الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني (٢٠١٩/٦/٢٥)	A40-WP/28 EX/13
استراتيجية الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني (٢٠١٩/٩/٢٦)	A40-WP/28 Corrigendum No. 1 EX/13
تقرير عن استعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) (٢٠١٩/٦/٢٥)	A40-WP/32 EX/14
أنشطة الإيكاو لدعم خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (٢٠١٩/٦/١١)	A40-WP/45 EX/17
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (٢٠١٩/٦/٢٦)	A40-WP/46 EX/15 AD/16
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (٢٠١٩/٩/١٩)	A40-WP/46 Revision No. 1 EX/15 AD/16
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (٢٠١٩/٩/٢٤)	A40-WP/46 Revision No. 1 Addendum No. 1 EX/15 AD/16
مستجدات دراسة الجدوى - تحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (٢٠١٩/٦/٧)	A40-WP/47 EX/16
زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها (٢٠١٩/٧/٤)	A40-WP/48 EX/18
تقرير عن مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (٢٠١٩/٦/١٩)	A40-WP/49 EX/19
تقرير عن مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (٢٠١٩/٧/٣)	A40-WP/49 Corrigendum No. 1 EX/19

تقرير عن مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (٢٠١٩/٦/٢٠)	A40-WP/50 EX/20
الاتجاهات البيئية العالمية في الإيكاو - الاتجاهات الحالية والمستقبلية المتعلقة بضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها (٢٠١٩/٧/٥)	A40-WP/54 EX/21
الطيران الدولي وتغير المناخ (٢٠١٩/٧/٥)	A40-WP/55 EX/22
أحدث المعلومات عن "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (كوريا) (٢٠١٩/٧/١٨)	A40-WP/56 EX/23
بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (٢٠١٩/٧/١٧)	A40-WP/57 EX/24
البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ (٢٠١٩/٧/١٨)	A40-WP/58 EX/25
البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) (٢٠١٩/٧/١٨)	A40-WP/59 EX/26
التطورات المتعلقة بالملحق التاسع - التسهيلات (٢٠١٩/٦/٢٨)	A40-WP/60 EX/27
البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات (٢٠١٩/٧/٨)	A40-WP/61 EX/28
تعدّد اللغات في الإيكاو (٢٠١٩/٧/٤)	A40-WP/62 EX/29
تقرير مرحلي عن تنفيذ "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا" (٢٠١٩/٧/٣)	A40-WP/63 EX/30
برنامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران المدني (٢٠١٩/٦/٢١)	A40-WP/64 EX/31

السياسات والأنشطة الخاصة بالتعاون الفني خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨ (٢٠١٩/٧/٨)	A40-WP/66 EX/32
نموذج لإدارة التدريب في مجال الطيران في بلدان أمريكا الوسطى (٢٠١٩/٧/١٢)	A40-WP/67 EX/33
RECOGNITION TO THE REGIONAL OFFICE FOR NORTH AMERICA, CENTRAL AMERICA AND THE CARIBBEAN (NACC) (31/07/2019) *Information Paper	A40-WP/77 Revision No. 1 EX/34
اسهامات إقليم أمريكا الوسطى في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) (٢٠١٩/٧/١٢)	A40-WP/79 EX/35
اسهامات إقليم أمريكا الوسطى في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) (٢٠١٩/٧/٢٩)	A40-WP/79 Revision No. 1 EX/35
تحديث خطة عمل أمريكا الوسطى لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي - "CAAPER 2.0" (٢٠١٩/٧/٢٢)	A40-WP/80 EX/36
تحديث خطة عمل أمريكا الوسطى لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي - "CAAPER 2.0" (٢٠١٩/٧/٢٩)	A40-WP/80 Revision No. 1 EX/36
GREEN PAPER OF THE CENTRAL AMERICAN CORPORATION FOR AIR NAVIGATION SERVICES (COCESNA) (12/07/2019) *Information Paper	A40-WP/81 EX/37
تنسيق تبادل الخبرات بشأن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (٢٠١٩/٧/١٨)	A40-WP/88 EX/38
GLOBAL COOPERATION MECHANISM IN CIVIL AVIATION ON THE PREVENTION AND OVERCOMING OF THREATS TO THE POPULATION HEALTH (CAPSCA) (26/07/2019) *Information Paper	A40-WP/90 EX/39
منظورات بشأن الطيران المستدام (٢٠١٩/٧/٢٤)	A40-WP/102 EX/40

تطوير الطائرات الأسرع من الصوت رهناً بقبول الجمهور العام لها على أساس القواعد القياسية الخاصة بالطائرات دون الصوتية (٢٠١٩/٧/٢٤)	A40-WP/103 EX/41
إدارة التأثيرات البيئية حول المطارات (٢٠١٩/٧/٢٤)	A40-WP/104 EX/42
SUPPORT TO ICAO NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (LIST OF PROJECTS) (25/07/2019) *Information Paper	A40-WP/106 EX/43
دعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (٢٠١٩/٧/٢٥)	A40-WP/107 EX/44
دعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (٢٠١٩/٩/٤)	A40-WP/107 Revision No. 1 EX/44
MAIN RESULTS OF THE ICAO-IAC REGIONAL PROJECT IN THE LAST 20 YEARS (25/07/2019) *Information Paper	A40-WP/109 EX/45
EUROPEAN UNION AVIATION SECURITY OVERSIGHT (26/07/2019) *Information Paper	A40-WP/112 EX/46
إتاحة اتفاق جديد بين الإيكاو وصناعة الطيران (٢٠١٩/٧/٢٦)	A40-WP/113 EX/47
نهج الرصد المستمر في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP-CMA) ويتسم بالأهمية والقوة والحدثة (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/114 EX/48
تصميم استراتيجية جديدة للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP) (٢٠١٩/٧/٢٦)	A40-WP/115 EX/49
تكامل عمليات الفضاء التجارية (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/126 EX/50
مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرتهم (٢٠١٩/٧/١٧)	A40-WP/127 EX/51
تعزيز مبادرات المساعدة الفنية (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/129 EX/52

التوحيد القياسي للتدريب في مجالي البحث والإنقاذ (٢٠١٩/٧/٣١)	A40-WP/130 EX/53
تطبيق تكنولوجيا الواقع الافتراضي/الواقع المعزّز (VR/AR) في تدريب العاملين (٢٠١٩/٧/٣٠)	A40-WP/131 EX/54
آراء الأياتا بشأن الاستجابة للأوبئة والأحداث المتعلقة بالصحة العامة (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/132 EX/55
تنفيذ توصيات الأولوية التي أوصت بها مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/133 EX/56
دور الطيران في منع الاتجار بالأشخاص والحاجة إلى تعاون أصحاب المصلحة المتعددين في الإبلاغ عن الحالات المشتبه فيها (٢٠١٩/٨/٩)	A40-WP/134 EX/57
تحقيق الاتساق على مستوى جميع أهداف الإيكاو الاستراتيجية (٢٠١٩/٧/٣١)	A40-WP/135 EX/58
تعديل سياسة الإيكاو للتعاون الإقليمي (٢٠١٩/٧/٣١)	A40-WP/136 EX/59
وجهات نظر الأياتا حول الرصد والإبلاغ والتحقق التابع لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات (٢٠١٩/٧/٣١)	A40-WP/139 EX/60
اقترح بإنشاء مجموعات إقليمية للتخطيط والتنفيذ وحماية البيئة في مجال الطيران (٢٠١٩/٧/٣١)	A40-WP/140 EX/61
النهج التفاضلي المتّبع في الكشف الأمني بالمطارات (٢٠١٩/٧/٣١)	A40-WP/141 EX/62
الترتيبات التعاونية بين الدول في التخفيف من حدة المخاطر الأمنية على الطيران المدني (٢٠١٩/٧/٣١)	A40-WP/148 EX/63
تأكيد المنظمة العربية للطيران المدني على اعتبار خطة "كورسيا" التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق الذي ينطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران المدني (٢٠١٩/٨/١) *ورقة معلومات	A40-WP/159 EX/64
التحديات في مجالي التدريب وبناء القدرات في قطاع الطيران المدني (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/163 EX/65

تنسيق التدريب في أفريقيا - خارطة الطريق للتدريب في مجال الطيران (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/164 EX/66
التحديات التي تواجه مراقبة النوعية في مجال أمن الطيران وتقويم ما يتم كشفه من نواقص (٢٠١٩/٨/٢٧)	A40-WP/165 Revision No. 1 EX/67
تعزيز الدور الحساس المتعلق بالسلامة لأعضاء طاقم الطائرة من خلال الاعتراف بذكرى يوم دولي لطواقم العمل في الطائرات (٢٠١٩/٨/٦)	A40-WP/167 EX/68
أعمال الدول ونتائج العمل في مجال أمن الطيران والتسهيلات بالتعاون مع مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلسي والحاجة إلى زيادة عدد الموظفين المناسبين في مكتب أوروبا وشمال الأطلسي (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/171 EX/69
الثبات الإلكتروني (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/172 EX/70
المعايير والسياسات البيئية للإيكاو (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/175 EX/71
تقديم المساعدة في إعداد وتنفيذ الخطط الوطنية للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي والنهج المستقبلي (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/176 EX/72
مساهمات الدول الأفريقية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه للطيران الدولي (خطة كورسيا) وأنشطة المساعدة المطلوبة (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/177 EX/73
النهج المتكامل لإدارة المخاطر - ثقافة الأمن (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/178 EX/74
الحاجة إلى تحسين البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) (٢٠١٩/٩/٥)	A40-WP/187 Revision No. 1 EX/75
مساهمة الطيران نحو جدول أعمال الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ من أجل التنمية المستدامة (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/189 EX/76
مساهمة الطيران نحو جدول أعمال الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ من أجل التنمية المستدامة (٢٠١٩/٩/١٦)	A40-WP/189 Corrigendum No. 1 EX/76

وجهات نظر الصناعة بشأن خطة كورسيا (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/193 EX/77
وجهات نظر الصناعة بشأن مجموعة من التدابير والهدف طويل الأجل (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/194 EX/78
الوقاية من الاتجار غير المشروع بالأحياء البرية عبر الطيران التجاري (٢٠١٩/٨/٢) * ورقة معلومات	A40-WP/199 EX/79
بناء كفاءات الطيران بالنسبة للمستقبل (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/206 EX/80
التركيز على المحيط الهادئ (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/210 EX/81
مقترح بشأن الهيكل الإداري للأمن الإلكتروني داخل منظمة الطيران المدني الدولي (٢٠١٩/٨/٥)	A40-WP/219 EX/82
التعاون الإقليمي (٢٠١٩/٨/٥)	A40-WP/220 EX/83
الأمن الإلكتروني (٢٠١٩/٨/٥)	A40-WP/221 EX/84
آراء المجلس الدولي للمطارات بصدد إعادة الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة، وإعداد القواعد والتوصيات الدولية المناسبة (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/225 EX/85
ضوضاء الطائرات - الطائرات الموجهة عن بُعد (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/226 EX/86
وجهة نظر كندا حول تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وبناء القدرات في إطارها (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/227 EX/87
كورسيا - التحديات المقترنة بالتنفيذ (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/228 EX/88
كورسيا - التحديات المقترنة بالتنفيذ وضرورة إعادة النظر في معيار انبعاثات خط الأساس (٢٠١٩/٩/٦)	A40-WP/228 Revision No. 1 EX/88

ضمان النجاح في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران (كوريا)
(٢٠١٩/٨/٢) A40-WP/229
EX/89

SHARING OF INFORMATION AND LESSONS LEARNT AMONGST
ARCHIPELAGIC STATES A40-WP/233
EX/90
(08/08/2019) *Information Paper

استراتيجيات التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران
(٢٠١٩/٨/١) A40-WP/237
EX/91

استراتيجيات التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران
(٢٠١٩/٩/١١) A40-WP/237
Revision No. 1
EX/91

التكامل بين عمليات التدريب - استراتيجية جديدة لزيادة فعالية التدريب
(٢٠١٩/٨/١) A40-WP/238
EX/92

معالجة نقص الطيارين والمهنيين العاملين في مجال الطيران - نهج عالمي بشأن مشكلة
عالمية
(٢٠١٩/٨/٥) A40-WP/239
EX/93

تنفيذ إدارة التغيير في سياق إعداد المشروعات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية
(٢٠١٩/٨/١) A40-WP/240
EX/109

الأمن الإلكتروني
(٢٠١٩/٨/٥) A40-WP/243
EX/95

استطلاع أساليب عمل جديدة للإيكاو
(٢٠١٩/٨/٦) A40-WP/245
EX/97

تعزيز أمن الطيران العالمي من خلال اتخاذ قرارات تسترشد بالمخاطر وتستند إلى الدليل
(٢٠١٩/٨/٦) A40-WP/248
EX/98

تعزيز الابتكار في مجال الأمن من خلال سياسة تنظيمية فعالة
(٢٠١٩/٨/٢) A40-WP/250
EX/99

تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة لاعتماد تعادل التدابير الأمنية
(٢٠١٩/٨/٥) A40-WP/251
EX/100

حملات عملية لإحداث تغيير في الثقافة الأمنية
(٢٠١٩/٨/٥) A40-WP/253
EX/101

التعاون بين وكالات الأمن (٢٠١٩/٨/٥)	A40-WP/254 EX/102
متابعة ومراقبة أحداث الطيران المتصلة بخدمات الحركة الجوية والأعمال الجوية (الطيران الزراعي) المقدمة إلى مركز التنسيق الأوروبي لنظام الإبلاغ عن وقائع الطيران (ECCAIRS) للإسهام في عمليات تدقيق مراقبة السلامة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/259 EX/103
إدارة المطارات للضوضاء (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/260 EX/104
آراء الولايات المتحدة بشأن الطيران الأسرع من الصوت (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/261 EX/105
التقدم المحرز بشأن حماية البيئة في مجال الطيران في جمهورية غيانا التعاونية (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/265 EX/106
التطورات الأخيرة في مجال جمع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي ورصدها والإبلاغ عنها (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/266 EX/107
تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/267 EX/108
النكاه الاصطناعي والرقمنة في مجال الطيران (٢٠١٨٩/٨/١)	A40-WP/268 EX/111
الطيران الدولي وتغير المناخ (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/269 EX/110
CURRENT STATUS AND FURTHER DEVELOPMENT OF THE GLONASS ORBITAL CONSTELLATION (02/08/2019) *Information Paper	A40-WP/270 TE/110
أنشطة طيران الأعمال حول استخدام أنواع وقود الطيران (٢٠١٩/٨/٦)	A40-WP/273 EX/111
IMPORTANCIA PARA LOS ESTADOS INTEGRAR DESDE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA LA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE (02/08/2019) *Information Paper	A40-WP/274 EX/112

SETTING A LONG-TERM CLIMATE CHANGE GOAL FOR INTERNATIONAL AVIATION (06/08/2019) *Information Paper	A40-WP/277 EX/113
النهج الاستراتيجي بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران (٢٠١٩/٨/٥)	A40-WP/283 EX/114
التقدم المحرز في تسهيل الوصول إلى مرافق الطيران (٢٠١٩/٨/٦)	A40-WP/284 EX/115
الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) - الفوائد من جدول أعمال عالمي وضرورة استمرار رصد إنجازاته (٢٠١٩/٨/٧)	A40-WP/285 EX/116
التنفيذ المستمر لقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦) (٢٠١٩/٨/٥)	A40-WP/286 EX/117
دعم استمرار خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL PLAN) (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/288 EX/118
دعم استمرار خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL PLAN) (٢٠١٩/٨/٢٨)	A40-WP/288 Revision No.1 EX/118
منظور بلدان لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك) لتدابير الإيكاو الخاصة بالإيكاو وتغير المناخ (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/289 EX/119
خطة كورسيا: العمل الضروري في المستقبل (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/290 EX/120
ضرورة الانتقال السلس من التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا إلى وقود الطيران المستدام: اقتراح سبيل للمضي قدماً (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/291 EX/121
الحركة الجوية الحضرية (٢٠١٩/٧/٢٧)	A40-WP/292 EX/122
تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم (٢٠١٩/٨/٥)	A40-WP/297 EX/123

بطاقة هوية واحدة وتوحيد حلول إدارة شؤون الهوية (٢٠١٩/٨/٧)	A40-WP/301 EX/124
الحاجة إلى مكافحة الاتجار في البشر في قطاع الطيران (٢٠١٩/٨/٩)	A40-WP/305 EX/125
الحاجة إلى مكافحة الاتجار في البشر في قطاع الطيران (٢٠١٩/٩/٢٠)	A40-WP/305 Revision No. 1 EX/125
وجهات نظر بشأن مسار التنفيذ العادل والمنصف لخطة كورسيا (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/306 EX/126
دراسة تحليل الاحتياجات في مجال الطيران في المحيط الهادئ (٢٠١٩/٨/٩)	A40-WP/310 EX/127
تعزيز تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/315 EX/128
طيران التشكيل الآلي (٢٠١٩/٨/٩)	A40-WP/317 EX/129
إعداد المطارات لمواجهة حالات الكوارث (٢٠١٩/٨/٨)	A40-WP/318 EX/130
دعم مواصلة تطبيق الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI PLAN) (٢٠١٩/٨/٩)	A40-WP/319 EX/131
طيران واحد للتعامل مع التقدم التكنولوجي (٢٠١٩/٨/٩)	A40-WP/320 EX/132
حق الاستفادة من وسائل النقل الجوي بالنسبة للأشخاص ذوي الإعاقة - الترويج لتنفيذ الوثيقة رقم 9984 DOC (٢٠١٩/٨/٩)	A40-WP/322 EX/133
المساعدة وبناء القدرات للحد من انبعاثات الطيران الدولي من ثاني أكسيد الكربون (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/323 EX/134
تعزيز أسئلة البروتوكول في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (٢٠١٩/٧/٢٨)	A40-WP/324 EX/135

برنامج التحضير لتطبيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باستخدام نهج الرصد المستمر (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/326 EX/136
المفاهيم التشغيلية الجديدة التي تنطوي على نظم مستقلة (٢٠١٩/٨/١٩)	A40-WP/327 EX/137
إنهاء الوعي بشأن أمن الطيران لدى الوكالات والمنظمات الأخرى (٢٠١٩/٨/١٢)	A40-WP/328 EX/138
إنهاء الوعي بشأن أمن الطيران لدى الوكالات والمنظمات الأخرى (٢٠١٩/٩/٦)	A40-WP/328 Corrigendum No. 1 EX/138
وضع الحد الأدنى من النسبة المئوية للمطارات المرخصة من أجل الصفة المقبولة في البروتوكولات الخاصة بترخيص المطارات (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/337 EX/139
CORSIA IMPLEMENTATION IN MEMBER STATES OF THE CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS) (02/08/2019) *Information Paper	A40-WP/338 EX/140
ICAO ACT-CORSIA PROGRAMME IN MEMBER STATES OF THE CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (02/08/2019) *Information Paper	A40-WP/339 EX/141
(WITHDRAWN) (13/08/2019)	A40-WP/340 EX/142
الاندماج الآمن والفعال لنظم الطائرات غير المأهولة في المجال الجوي (٢٠١٩/٨/٨)	A40-WP/342 EX/143
تعزيز ثقافة أمن الطيران في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر USAP-CMA والخطة العالمية لأمن الطيران (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/344 EX/145
إمكانية الوصول للمسافرين ذوي الإعاقة في مجال الطيران (٢٠١٩/٨/١٣)	A40-WP/346 EX/146
اقترح بإنشاء نقاط اتصال معنية بالأمن الإلكتروني (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/348 EX/147
AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/354 EX/148

بشأن إجراءات تحسين حالة القوى العاملة مع العاملين في مجال أمن الطيران في مكتب أوروبا وشمال الأطلسي (٢٠١٩/٨/١٦)	A40-WP/355 EX/149
اقترح لرصد تنفيذ خطة الإيكاو العالمي لأمن الطيران (GASeP) (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/357 EX/150
NATIONAL GREEN AVIATION POLICY (15/08/2019) *Information Paper	A40-WP/372 EX/151
الترويج لوضع الخطط الوطنية لتنفيذ "الخطة العالمية لأمن الطيران" وتبادل أفضل الممارسات (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/373 EX/152
موقف الاتحاد الروسي إزاء مشكلة وضع القواعد الإيكاو القياسية الخاصة بطائرات الركاب الواعدة الأسرع من الصوت (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/374 EX/153
الإمكانيات التي تتيحها البرمجيات المفتوحة المصدر ليم يتعلق بتنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية (٢٠١٩/٨/١٩)	A40-WP/383 EX/154
المساعدة من نيوزيلندا لتحسين سلامة وأمن الطيران في دول المحيط الهادئ الجزرية (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/385 EX/155
ON THE COURSE OF THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS OF THE ICAO GLOBAL AVIATION SECURITY PLAN IN THE MEMBER STATES OF THE AGREEMENT ON CIVIL AVIATION AND USE OF AIRSPACE (20/08/2019) *Information Paper	A40-WP/386 EX/156
التقدم الذي أحرزته الجمهورية الدومينيكية في مجال تسهيلات النقل الجوي (٢٠١٩/٨/١٤)	A40-WP/389 EX/157
اعتبارات دولة كوبا بشأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر عقب تجربتها في التدقيق الذي أجري في مارس ٢٠١٩ (٢٠١٩/٨/٠٢)	A40-WP/390 EX/158
تصميم الإرشادات الفنية للدول من أجل تنفيذ أحكام الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/394 EX/160
الأمن الإلكتروني للطيران - التقدم إلى الأمام (٢٠١٩/٧/٣٠) *ورقة معلومات	A40-WP/395 EX/161

تعزيز الابتكار في مجال التسهيلات من خلال سياسة تنظيمية فعالة (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/399 EX/162
AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2019) *Information Paper	A40-WP/400 EX/163
اقترح بتطبيق مصفوفات من أجل تحديد أولوية وتواتر أنشطة المراقبة الوطنية (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/405 EX/164
دعم الأليات لتنفيذ خطة كورسيا من خلال قاعدة بيانات الإبلاغ عن الوقود والانبعاثات (FRED+) (٢٠١٩/٧/٣٠) *ورقة معلومات	A40-WP/407 EX/166
EDUCATION AND PERFORMANCE IN AVIATION: REALISING AND SUSTAINING BENEFITS (31/07/2019) *Information Paper	A40-WP/408 EX/167
CONTRIBUTION AND VIEWS OF SOUTH AFRICA ON THE ENVIRONMENTAL PROTECTION WORK DONE BY ICAO (21/08/2019) *Information Paper	A40-WP/409 EX/168
مساهمات إقليم أمريكا اللاتينية في مسائل تغير المناخ وتنفيذ خطة كورسيا (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/411 EX/169
المساهمات والتقدم المحرز في مجال الطيران المدني في أمريكا اللاتينية من حيث الضوضاء ونوعية الهواء المحلي (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/412 EX/170
تحليل إنجاز مطارات مستدامة في الدول الجزرية (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/413 EX/171
تقديم الدعم للدول من أجل إعداد خارطة طريق لبناء القدرات في مجال الطيران (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/414 EX/172
الابتكار في الإيكاو من أجل استجابة أكثر فعالية للقضايا الناشئة، وحشد الموارد، وضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب (٢٠١٩/٨/٢٣)	A40-WP/423 EX/173
التعاون الفني مع منظمة الطيران المدني والمنظمات الدولية والإقليمية في مجال الطيران المدني (٢٠١٩/٨/٢٣) *ورقة معلومات	A40-WP/424 EX/174

مقترح لنظام إدارة الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية في الإيكاو (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/427 EX/176
عمليات تدقيق خاصة بنظام التحقيق في الحوادث وتقديم نتائجه منفصلة عن غيره من نطاقات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (٢٠١٩/٧/٣٠)	A40-WP/433 EX/177
ESTABLISHMENT OF WORKING GROUPS TO SUPPORT USOAP CMA ACTIVITIES (02/08/2019) *Information Paper	A40-WP/435 EX/178
برنامج المساعدة الخاصة بالنظم والتابع لمكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاربيبي (٢٠١٩/٩/٦)	A40-WP/437 EX/179
أداء السلامة في منطقة أمريكا الجنوبية في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باستخدام نهج الرصد المستمر (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/438 EX/180
الكفاءات المطلوبة للهيئات المفوضة (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/439 EX/181
استدامة الجهاز الحكومي الفعال لمراقبة السلامة الجوية كهدف وطني وفي إطار البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر	A40-WP/440 EX/182
TAILORED ASSISTANCE TO HAITI (02/08/2019) *Information Paper	A40-WP/441 EX/183
تسهيل حضور اجتماعات الإيكاو (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/442 EX/184
التدريب على إدارة الملاحاة القائمة على الأداء (٢٠١٩/١/١)	A40-WP/444 EX/185
CONSIDERATIONS FOR THE EVOLUTION OF THE UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT AUDIT PROGRAMME – CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USOAP-CMA) ENSUED FROM THE INTRODUCTION OF ANNEX 19 – SAFETY MANAGEMENT (07/08/2019) *Information Paper	A40-WP/447 EX/186
اقتراح مقدم من بيرو بإجراء مراجعة في أعقاب إتمام عمليات تدقيق مراقبة السلامة في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/448 EX/187

سياسة الإيكاو بشأن خدمات اللغات (٢٠١٩/٨/٢٧)	A40-WP/451 EX/188
LA EXPERIENCIA DE URUGUAY CON LA INICIATIVA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS (07/08/2019) *Information Paper	A40-WP/452 EX/189
الابتكار في الطيران (٢٠١٩/٨/٢٨)	A40-WP/459 EX/190
الطريقة الموصى بها لتنظيم نصوص التعديلات على القواعد والتوصيات الدولية التي يتضمن محتواها تواريخ مختلفة لوجوب التطبيق والتي يعتمدها مجلس الإيكاو (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/461 EX/191
ACCOMMODATING MORE PASSENGER TRAFFIC THROUGH MORE EFFICIENT FACILITATION (09/09/2019) *Information Paper	A40-WP/462 EX/192
إطلاق دورة عملية التدقيق على أساس أسئلة البروتوكول التي تتناول البرنامج الوطني للسلامة ونظام إدارة السلامة (٢٠١٩/٨/٢)	A40-WP/463 EX/193
تعدد اللغات أحد مبادئ الإيكاو الرئيسية لكي تحقق أهدافها كوكالة متخصصة للأمم المتحدة (٢٠١٩/٨/٣٠)	A40-WP/464 EX/194
INCORPORATION OF SECURITY OVERSIGHT EIGHT CRITICAL ELEMENTS (CE) INTO ANNEX 17 (30/08/2019) *Information Paper	A40-WP/466 EX/195
تحسين أدوات الردّ على كتب المنظمة التي ترسلها الإيكاو بشأن التعديلات على الملاحق ووثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية (٢٠١٩/٨/٢٩)	A40-WP/467 EX/196
تنفيذ التدابير المتعلقة بتيسير الحصول على الخدمات والتصميم العالمي (٢٠١٩/٨/٢٩)	A40-WP/471 EX/197
ACT-CORSIA AND THE PACIFIC (29/08/2019) *Information Paper	A40-WP/472 EX/198
NECESSITY TO ANTICIPATE STRATEGIES TO TACKLE THE SECURITY CHALLENGES AND DANGERS OF DRONE USE IN ANNEX 17 (30/08/2019) *Information Paper	A40-WP/473 EX/199
PROMOTION OF GREEN AIRPORTS (26/08/2019) *Information Paper	A40-WP/474 EX/200
تأهيل المدربين في مجال سلامة الطيران المدني (٢٠١٩/٨/١)	A40-WP/477 EX/201

تأهيل المدربين في مجال سلامة الطيران المدني – التتقيح رقم ١ (٢٠١٩/٩/٩)	A40-WP/477 Revision No. 1 EX/201
STATE OF THE AIRPORT INDUSTRY: WORKING FOR A MORE SUSTAINABLE AIRPORT BUSINESS (03/09/2019) *Information Paper	A40-WP/480 EX/202
JAPAN'S EXPERIENCE OF CORSIA IMPLEMENTATION (03/09/2019) *Information Paper	A40-WP/482 EX/203
CENTRAL AMERICAN CORPORATION FOR AIR NAVIGATION SERVICES (COCESNA) 60 YEARS OF SERVICE TO INTERNATIONAL AIR TRANSPORT (03/09/2019) *Information Paper	A40-WP/483 EX/204
AIRPORTS' EFFORTS AGAINST WILDLIFE TRAFFICKING (05/09/2019) *Information Paper	A40-WP/488 EX/205
MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DEL ESTADO VENEZOLANO (05/09/2019) *Information Paper	A40-WP/489 EX/206
EXPERIENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (05/09/2019) *Information Paper	A40-WP/490 EX/207
PROMOTION DE LA CULTURE DE SURETE EN MILIEU AEROPORTUAIRE (05/09/2019) *Information Paper	A40-WP/491 EX/208
EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (05/09/2019) *Information Paper	A40-WP/493 EX/209
EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (23/09/2019) *Information Paper	A40-WP/493 Revisión núm. 1 EX/209
LICENCIAS DEL PERSONAL CERTIFICADO EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINICANA (06/09/2019) *Information Paper	A40-WP/494 EX/210
LEY 188-11, QUE REGULA LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA (06/09/2019) *Information Paper	A40-WP/495 EX/211
LATEST PROGRESS OF CHINA'S AVIATION SECURITY TRAINING (02/08/2019) *Information Paper	A40-WP/497 EX/212
INTERNATIONAL AIR CRASH VICTIMS AND THEIR FAMILIES DAY (09/09/2019) *Information Paper	A40-WP/500 EX/213

CREATION OF A FORMAL INTERNATIONAL CABIN CREW DAY (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/501 EX/214
CONCEPT OF “MINOR” IN ANNEX 9 — FACILITATION OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (09/09/2019) *Information Paper	A40-WP/509 EX/215
INDONESIA ENVIRONMENTAL PROTECTION PROGRAM (09/09/2019) *Information Paper	A40-WP/510 EX/216
INDONESIA FUNDING OF AVIATION TRAINING (06/09/2019) *Information Paper	A40-WP/511 EX/217
TRAINING ON AIR TRANSPORT ECONOMICS AND REGULATIONS (09/09/2019) *Information Paper	A40-WP/512 EX/218
AVIATION SECURITY IN INDONESIA (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/517 EX/219
AIR TRANSPORT FOR PERSONS WITH DISABILITIES BY CHINESE CIVIL AVIATION (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/524 EX/220
ADAPTATION PLANS AT JAPANESE AIRPORTS AGAINST CLIMATE CHANGE (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/525 EX/221
POWER-TO-LIQUIDS (PTL): SUSTAINABLE FUELS FOR AVIATION (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/526 EX/222
EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL (CORSIA) (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/527 EX/223
EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL (CORSIA) (16/09/2019) *Information Paper	A40-WP/527 Revisión núm. 1 EX/223
DECLARATION ON AVIATION SECURITY (12/09/2019) *Information Paper	A40-WP/528 Revision No. 1 EX/224
تأثير تطبيق خطة كورسيا على زيادة معدلات نمو انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي والحد من تدهور مستوى السلامة العالمي. سيناريوهات بديلة للإجراءات المناخية التي تتخذها الإيكاو في سياق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة (٢٠١٩/٩/١٠)	A40-WP/529 EX/225

تأثير تطبيق خطة كورسيا على زيادة معدلات نمو انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي والحد من تدهور مستوى السلامة العالمي. سيناريوهات بديلة للإجراءات المناخية التي تتخذها الإيكاو في سياق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة – التفتيح رقم ١ (٢٠١٩/٩/١٨)	A40-WP/529 Revision No. 1 EX/225
STANDARDS AND PRINCIPLES ON THE COLLECTION, USE, PROCESSING AND PROTECTION OF PASSENGER NAME RECORD (PNR) DATA (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/530 EX/226
UNITED STATES EFFORTS TO ADDRESS AVIATION'S CLIMATE IMPACT (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/531 EX/227
AVIATION CYBER SECURITY (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/532 EX/228
BI-NATIONAL COOPERATION ON THE WORLD ECONOMIC FORUM KNOWN TRAVELLER DIGITAL IDENTITY (11/09/2019) *Information Paper	A40-WP/533 EX/229
GLOBAL AVIATION SUMMIT, 2019 (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/541 EX/231
آلية نظام تحديث وتعديل البرامج والنشرات الوطنية لأمن الطيران المدني والتسهيلات * ورقة معلومات (٢٠١٩/٩/١٠)	A40-WP/543 EX/232
INTERNATIONAL TRAVELLERS COULD BE CARRIERS OF AFRICAN SWINE FEVER (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/546 EX/233
POTENTIAL CONTRIBUTION OF LOWER CARBON AVIATION FUEL TO GHG EMISSIONS REDUCTIONS (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/547 EX/234
INDONESIA'S PRIORITY MEASURES IN REDUCING CARBON EMISSIONS IN AVIATION SECTOR (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/548 EX/235
PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION (13/09/2019) *Information Paper	A40-WP/550 EX/236
PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION (19/09/2019) *Information Paper	A40-WP/550 Revision No. 1 EX/236
CO2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018 (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/560 EX/237

CO2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018 (20/09/2019) *Information Paper	A40-WP/560 Revision No. 1 EX/237
ENVISIONING A “ZERO CLIMATE IMPACT” INTERNATIONAL AVIATION PATHWAY TOWARDS 2050: HOW GOVERNMENTS AND THE AVIATION INDUSTRY CAN STEP-UP AMIDST THE CLIMATE EMERGENCY FOR A SUSTAINABLE AVIATION FUTURE (10/09/2019) *Information Paper	A40-WP/561 EX/238
EXPERIMENTAL DRONE BUILDERS AND INNOVATION LABS IN RWANDA (09/09/2019) *Information Paper	A40-WP/565 EX/239
REMOTELY PILOTED AIRCRAFT – SECURITY PROGRAMME (13/09/2019) *Information Paper	A40-WP/567 EX/240
BIOMETRIC ACCESS CONTROL SYSTEM FOR STAFF WORKING AT AIRPORTS (13/09/2019) *Information Paper	A40-WP/569 EX/242
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٣ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/572 EX/243
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٥ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/573 EX/244
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/574 EX/245
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/575 EX/246
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٠ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٢٨)	A40-WP/581 EX/247
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال (٢٠١٩/١٠/١)	A40-WP/582 EX/248
مشروع نص التقرير بشأن البند ١١ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٢٨)	A40-WP/584 EX/249
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢١ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٢٨)	A40-WP/585 EX/250

مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٢٨)	A40-WP/586 EX/251
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٦ من جدول الأعمال (٢٠١٩/١٠/١)	A40-WP/587 EX/252
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٤ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/594 EX/254
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٣ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/595 EX/255
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٢ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٢٩)	A40-WP/596 EX/256
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٢ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/596 Addendum No. 1 EX/256
مشروع نص القسم العام من تقرير اللجنة التنفيذية (٢٠١٩/١٠/١)	A40-WP/598 EX/257
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٨ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٢٦)	A40-WP/599 EX/258
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٨ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/599 Revision No. 1 EX/258
THE JOINT STATEMENT OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION AND CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF CHINA ON THE ESTABLISHMENT OF AN EQUITABLE AND EFFECTIVE GLOBAL MECHANISM ON INTERNATIONAL AVIATION AND CLIMATE CHANGE (26/09/2019) *Information Paper	A40-WP/605 EX/259
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٥ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/616 EX/260
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٤ من جدول الأعمال (٢٠١٩/٩/٣٠)	A40-WP/624 EX/261

ISBN 978-92-9265-668-3



9 789292 656683