



تقرير تكميلي عن أنشطة المنظمة خلال النصف الأول من عام ٢٠١٩ واستعراض الإجراءات المتخذة بشأن القرارات الصادرة عن الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية

قضايا الطيران الناشئة

تزايد استخدام نظم الطائرات غير المأهولة (UAS) ونظم الطائرات الموجهة عن بُعد (RPAS)

يتزايد استخدام الطائرات الصغيرة غير المأهولة بمعدل غير مسبوق في جميع أنحاء العالم، مما يشكل تحدياً لجهات التنظيم فيما يتعلق بوضع لوائح تنظيمية ملائمة تكفل السلامة والأمن مع إتاحة فرص الازدهار للصناعة. وقد طلبت الدول الأعضاء من الإيكاو المساعدة على وضع إطار تنظيمي متناغم. لتيسير العمليات المحلية والدولية. ويتولى هذه المهمة المجموعة الاستشارية لنظم الطائرات غير المأهولة وفرقة العمل المعنية باستخدام نظم الطائرات غير المأهولة في المساعدات الانسانية ولأغراض التنمية (TF-UHAD) وندوات Drone Enable (التمكين بواسطة الطائرات المسيّرة).

وأنتهت المجموعة الاستشارية ونشرت على الانترنت ارشادات أولية بشأن إطار لإدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة (UTM). وتتكب فرقة العمل على إعداد مواد إرشادية سوف تساعد الدول ومؤسسات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية التي تتعاقد معها الأمم المتحدة، في الموافقة على العمليات وتسييرها بسلامة وكفاءة في ظروف يكتسي فيها الوقت أهمية حاسمة. وسوف يفضي هذا العمل إلى وضع إطارات تنظيمية أساسية لنظم الطائرات غير المأهولة على المستوى الوطني إلى جانب إجراءات الموافقة العاجلة على العمليات الإنسانية.

وتوجد القواعد القياسية والتوصيات المقترحة بشأن صلاحية الطيران ووصلة القيادة والتحكم (C2) قيد الموافقة بينما توجد المواضيع الأخرى قيد الإعداد.

وأعدت الإيكاو تطبيقاً رقمياً جديداً متاحاً للدول لاستخدامه في تسجيل الطائرات غير المأهولة. ويمكن لأي دولة اعتماد هذا التطبيق بالمجان من أجل أداء مهام التسجيل اليومية، من خلال عملية مرقمنة من بدايتها إلى نهايتها. وقد تمّ الكشف عن نموذج هذا التطبيق في ندوة Drone Enable الثانية المنعقدة في الصين، وتحاول الإيكاو البحث عن دول ترغب في اعتماد التطبيق.

إطار الثقة

عقدت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) اجتماعها السادس في تل أبيب، إسرائيل، من ١٩ إلى ٢١/٣/٢٠١٩، ومن بين مخرجات اجتماعات مجموعة الدراسة وأفرقة العمل التابعة لها إعداد استراتيجية للأمن الإلكتروني ستعرض على الجمعية العمومية في دورتها الأربعين. علاوة على ذلك، أصدرت مجموعة الدراسة مجموعة من



التوصيات بشأن استحداث قاعدة بيانات للأمن الإلكتروني ومنصة لتبادل معلومات الأمن الإلكتروني ذات الصلة بين خبراء أمن الطيران الإلكتروني في الدول.

بيئة موصولة رقمياً

أوصى المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية بأن تباشر الإيكاو وضع سياسة عامة وإعداد مواد إرشادية وإجراءات لضمان توافر وسلامة ما يتم تبادلها من معلومات في بيئة موصولة رقمياً قد تختل أو تضطرب جراء أحداث إلكترونية.

ولهذا الغرض، يجري إنشاء فريق من الخبراء لإعداد إطار للثقة يتيح تبادل المعلومات بين الجهات المعنية كافة في بيئة موصولة رقمياً.

وينبغي أن يتضمن إطار الثقة هذا مقتضيات الحكامة والسياسات والإجراءات ولاسيما متطلبات الأداء الفني العام لأغراض الربط وقابلية التشغيل البيئي. ويرمي أيضاً إلى زيادة القدرة على التكيف لدى منظومات الطيران، مع مراعاة التهديدات التي حددتها الدراسات الأمنية.

وسوف ينصب التركيز، لدى إعداد إطار الثقة، على إتاحة تبادل المعلومات بشكل موثوق، أرضاً-أرضاً وأرضاً-جواً وجواً-جواً بين جميع الجهات المعنية. وسوف ييسر إطار الثقة بلوغ مستوى القدرة على التكيف وقابلية التشغيل البيئي اللازم لمواصلة تشغيل منظومة الطيران على نحو آمن.

وسوف يراعى هذا العمل ويتضمن احتياجات القطاع مستقبلاً سواء فيما يخص المستخدمين الحاليين للمجال الجوي أو الوافدين الجدد، مع أخذ التكنولوجيات الجديدة في الإعتبار، بما في ذلك الانترنت، لأغراض تبادل المعلومات دعماً لإدارة الحركة الجوية وعمليات الطيران.

وسوف يتم إشراك خبراء من قطاع الطيران ومن خارجه ممن لديهم دراية بالجوانب السياسية والفنية والتشغيلية. وهذا يعني أن التكنولوجيا التي لم تكن موجهة لخدمة القطاع أصبحت تُستخدم من جانب أسرة الطيران في زيادة سلامة وكفاءة العمليات. ولهذا الغرض، تم التوقيع على مذكرة تفاهم بين الإيكاو وهيئة الانترنت للأسماء والأرقام المخصصة (ICANN) وهي الهيئة الرئاسية للانترنت، تتص على إنشاء آلية للتعاون بين أسرتي الطيران والانترنت.

التجارة الإلكترونية

نظراً لأن ٩٠٪ من التجارة الإلكترونية العابرة للحدود بين قطاع الأعمال والمستهلكين (B2C) تتم عبر النقل الجوي، فقد أصبحت السرعة والموثوقية سمتان ضروريتان لخدمات الشحن الجوي من أجل تحقيق النمو المتوقع في التجارة الإلكترونية. وقد شرعت الإيكاو والاتحاد البريدي العالمي في تنفيذ مشروع مشترك باستخدام قاعدة بيانات الأمم المتحدة لإحصاءات التجارة الدولية (UN Comtrade) وبيانات التجارة الإلكترونية لتحديد وقياس القيود اللوجستية التي تعوق التجارة الإلكترونية. وتحتوي قاعدة البيانات المذكورة على بلايين السجلات الخاصة بحركات السلع الأساسية، بما في ذلك بلدان المنشأ والمقصد والتكلفة والتأمين وطريقة النقل ونوع المعاملة التجارية، بينما تتضمن سجلات التجارة الإلكترونية بيانات المعاملات الخاصة بالطرود حسب التاريخ والوقت والفئة والوزن ورقم زوج مدن المنشأ والمقصد.



تمويل منظومة الطيران / البنية الأساسية للطيران

يتوقع أن يتزايد الضغط على البنية الأساسية الحالية للطيران نتيجة لتسارع نمو الحركة الجوية. ولذلك، فإن الإيكاو تعمل مع الدول الأعضاء على تمويل عمليات تطوير لبنية أساسية للطيران تتسم بالجودة، لا سيما من خلال منتدى الإيكاو العالمي للطيران (IWAF)، وهو منبر يجمع مقرري السياسات في الدول وشركاء التنمية والمؤسسات الاستثمارية والمالية. وتهدف الإيكاو من وراء ذلك إلى تشجيع وتعزيز تنويع مصادر التمويل من خلال الارتقاء بدور القطاع الخاص، فضلاً عن الاستخدام الفعّال للموارد المحلية والتمويل الإنمائي الدولي من أجل تطوير وتحديث منظومة الطيران / البنية الأساسية للطيران بمستوى من الجودة يتناسب مع مستوى النمو المتوقع للحركة الجوية واستناداً إلى خطط الإيكاو العالمية.



التقدم المُحرز بشأن تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية

السلامة

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

في يونيو ٢٠١٩، وفي إطار التحضير للدورة الأربعين للجمعية العمومية، أقرّ المجلس طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، أخذاً في الإعتبار كل التعديلات التي اقترحتها مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية استجابة لتوصية المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية.

رصد السلامة

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

تمّ، في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP CMA)، الإضطلاع بالأنشطة أدناه خلال النصف الأول من سنة ٢٠١٩:

(أ) أربع عمليات تدقيق،

(ب) ١٠ بعثات تحقق منسّق تابعة للإيكاو (ICVMs)،

(ج) ٦ أنشطة للتحقق خارج الموقع.

علاوة على ذلك، تمّ إصدار طلبين للمعلومات الإلزامية (MIR) للحصول على معلومات مفصلة من الدول بشأن مسائل محددة تتعلق بالسلامة الجوية.

وكان هناك معلمة أخرى في فبراير ٢٠١٩، بعد صدور أول تقرير غير سري بعد عملية تقييم لتنفيذ برنامج وطني للسلامة. ومن المزمع إجراء عمليتين أخريين لتقييم تنفيذ البرامج الوطنية للسلامة خلال النصف الثاني من سنة ٢٠١٩.

وفيما يخص بناء القدرات والتوحيد نُظمت أربع حلقات عمل للتعريف بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، في كل من باريس وبنكوك ونيروبي وجوهانسبرغ. وخلال نفس الفترة، نُظمت خمس دورات للتدريب أثناء العمل لتأهيل أعضاء أو رؤساء أفرقة البرنامج العالمي (USAP).

وتواصل العمل بشأن إعداد خطة عمل لمعالجة التوصيات الصادرة عن مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج العالمي (GEUSR).

سعة وكفاءة الملاحة الجوية

أولويات الملاحة الجوية العالمية (GANP)

في يونيو ٢٠١٩، وتحضيراً للدورة الأربعين للجمعية العمومية، أقرّ المجلس الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية التي تنتقل في اتجاه منصة إلكترونية من شأنها أن تبرز على نحو أفضل مضمون الخطة وتيسّر إيصال محتواها إلى جميع



أصحاب المصلحة داخل قطاع الطيران وخارجه. وقد أعدت الأمانة العامة الصيغ المحدثة من الخطة العالمية بمساعدة خبراء من الدول والمنظمات الدولية الممثلة داخل مختلف أفرقة الخبراء التابعة للإيكاو. كما تم إشراك خبراء من المجالات المعنية داخل القطاع.

نموذج الإبلاغ العالمي (GRF) لعام ٢٠١٩

عُقدت بمقر الإيكاو أيام ٢٦ و٢٧ و٢٨/٣/٢٠١٩ ندوة بشأن أعمال نموذج الإبلاغ العالمي الجديد عن أحوال أسطح المدارج لتيسير تطبيق القواعد والتوصيات التي ستصبح سارية في نوفمبر ٢٠٢٠. وقد حضر تلك الندوة ٣٢٥ من الخبراء وكبار المدراء من ٤٨ دولة وسبع منظمات دولية. وكان الغرض منها هو نشر الوعي بها بين الجهات المعنية وإعدادها للتطبيق. ويمثل نموذج الإبلاغ العالمي تطوراً مهماً في مجال السلامة حيث إنه لن يحد من حالات الخروج عن المدارج فحسب وإنما سيسهم أيضاً في تحسين كفاءتها. وسيترتب على نجاح ندوة عام ٢٠١٩ عقد مجموعة من الندوات الإقليمية من طرف المكاتب الإقليمية خلال ما تبقى من سنة ٢٠١٩ وفي سنة ٢٠٢٠.

الأمن والتسهيلات

الأمن

يحدد القرار ٣٩-١٩ المتعلق بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني الإجراءات التي يتعين على الدول وأصحاب المصلحة الآخرين اتخاذها للتصدي للتهديدات الإلكترونية في مجال الطيران المدني من خلال اتباع نهج شامل وأقوي وتعاوني. وعلاوة على ذلك، فقد وجهت الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين الإيكاو بقيادة جميع أصحاب المصلحة المعنيين في إطار السعي إلى وضع خطة عمل شاملة للأمن الإلكتروني وإعداد هيكل للحكامة. وتحقيقاً لهذه الغاية، أنشأت الإيكاو مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) تحت قيادة نائب المدير لأمن الطيران والتسهيلات. وقد عقدت هذه المجموعة خمسة اجتماعات وشكلت مجموعة فرعية للبحوث بشأن الجوانب القانونية، فضلاً عن الأفرقة العاملة المعنية بالمطارات وصلاحيات الطيران ونظم الملاحة الجوية الحالية والمقبلة. وتُحرز الأفرقة العاملة تقدماً كبيراً في مداولاتها المتعلقة بتحديد المسائل المتصلة بالأمن الإلكتروني ووضع توصيات مناسبة بشأن كيفية معالجة هذه المسائل. ويشمل عمل مجموعة الدراسة المذكورة، بما في ذلك الأفرقة العاملة التابعة لها، وضع مشروع استراتيجية للأمن الإلكتروني ووضع آليات هامة لتبادل المعلومات ذات الصلة بالأمن الإلكتروني. فضلاً عن ذلك، بدأت مجموعة الدراسة العمل على إعداد منهجية لإدارة المخاطر بالاستناد إلى البيانات، تغطي كل المجالات الوظيفية، وتشمل مختلف تكنولوجيات جمع البيانات ودمجها.

استعرض فريق خبراء أمن الطيران، في اجتماعه الثلاثين، التعديل المقترح رقم ١٧ على الملحق السابع عشر - الأمن، الذي يتضمن أحكاماً جديدة و/أو منقحة بخصوص التحريات الشخصية، وعمليات تقييم الهشاشة، وتبادل المعلومات، والكشف الأمني على الأشخاص. وكانت مجموعة عمل الملحق السابع عشر قد أوصت بتلك التقييمات، استناداً إلى اقتراح باستعراض جميع التدابير ذات الصلة بالتهديدات الراهنة، المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، وفقاً للمناقشات التي دارت خلال الاجتماع التاسع والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران. وقد نظر مجلس الإيكاو، خلال دورته ٢١٧، في هذه المقترحات ووافق على أن تقوم الأمانة العامة بتعميم مقترح التعديل ١٧ على الدول والمنظمات الدولية المعنية لإبداء تعليقاتها بحلول



سبتمبر ٢٠١٩. ومن المزمع عرض مقترح التعديل ١٧ على المجلس، بغرض اعتماده، في دورته ٢١٨ التي ستعقد في نوفمبر ٢٠١٩، ومن المتوقع أن يكون تاريخ الانطباق يوليو ٢٠٢٠.

وأقر فريق خبراء أمن الطيران، في اجتماعه الثلاثين، مواد إرشادية جديدة ومحدثة، ثم وافق عليها المجلس حيث ستعمم على الجهات المعنية. وتشمل المجالات التي تغطيها المواد الإرشادية، الكشف الأمني باستخدام معدات كشف آثار المتفجرات، والحوادث الكيميائية والبيولوجية والإشعاعية، وتقييم التهديدات المتأنية من الأشخاص عن طريق فحص السلوك، وتموين الرحلات وإمدادات المطارات، ومعلومات أمن الطيران الحساسة. وستُدْرَج أفضل الممارسات الجديدة والمحدثة هذه في الطبعة الحادية عشرة القادمة لـ"دليل أمن الطيران" (Doc 8973 - Restricted)، خلال الفصل الرابع من عام ٢٠١٩.

وصدرت في يونيو ٢٠١٩ الطبعة الثانية المحدثة من "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" (Doc 10108 - Restricted)، يأخذ في الاعتبار التهديدات المحتملة في مجال الأمن والوضع العالمي من حيث المخاطر.

البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)

أجريت حتى ٣٠ يونيو من عام ٢٠١٩ أربعة عشر عملية تدقيق في إطار البرنامج العالمي (USAP-CMA)، حيث بلغ مجموع ما أجري من عمليات تدقيق على أساس المستندات ٢٤ عملية وعمليات تدقيق في الموقع ٩٥ عملية. وخلال الأشهر الستة الأولى من السنة، نُظِّمَت حلقة عمل/ندوة إقليمية واحدة في بانكوك، بتايلند، كما نُظِّمَت دورة تدريبية لمدققي البرنامج العالمي بدعم من سلطة الطيران المدني في الكاميرون، لضمان توافر ما يكفي من المدققين لتنفيذ البرنامج.

وأُوفِدَت بعثة تحقّق منسّقة تابعة للإيكاو في عام ٢٠١٩، للتحقق من الإجراءات التي اتخذتها إحدى الدول لحلّ شواغلها البارزة في مجال أمن الطيران. وعلى مدى العام، تمّ نشر شاغل بارز واحد على الموقع الشبكي المأمون للبرنامج العالمي، وأُزِيلَت أربعة شواغل بارزة أخرى في دولة أخرى. وبلغ عدد الشواغل البارزة التي لم تحلّ حتى ٢٠١٩/٦/٣٠، اثني عشر شاغلا بارزا في خمس دول.

التسهيلات

التطورات المتعلقة بالملحق التاسع — التسهيلات والإرشادات ذات الصلة

عقد فريق خبراء التسهيلات اجتماعه العاشر (FALP/10) في مقر الإيكاو في مونتريال-كندا في الفترة ١٠-١٣/٩/٢٠١٨. وقد أخطر فريق الخبراء بالتطورات المتصلة بالتسهيلات في الإيكاو منذ اجتماعه التاسع (في عام ٢٠١٦)، وكذلك بالتطورات المماثلة في الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى. وقد نظر الفريق في المقترحات المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الجديدة/المنقحة من أجل التعديل ٢٧ على الملحق التاسع والذي يتناول موضوعات من بينها تبادل بيانات الركاب وازدواج الجنسية ووثائق السفر. كما نظر الفريق في تقارير مجموعة عمل المواد الإرشادية (WGGM) ومجموعة العمل المعنية بالخطة العالمية لتسهيلات الطيران (GAFP) التابعتين له. وقد دعيت الدول المشاركة في فريق الخبراء إلى تقديم أفكار بشأن الكيفية التي يمكن أن تعزز بها الإيكاو جهودها لمساعدة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع، ومناقشة النهج/الأدوات المحتملة، بما في ذلك التدريب، مثل قائمة مراجعة الامتثال المتعلقة بالملحق التاسع ضمن نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) وذلك من أجل زيادة مستوى الامتثال لأحكام الملحق التاسع.



ويمكن الاطلاع على وثائق اجتماع FALP/10 عبر الرابط:

<https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP10-2018.aspx>

في أعقاب الاجتماع العاشر لفريق خبراء التسهيلات (المنعقد من ١٠ إلى ٢٠١٨/٩/١٣)، أنشأت لجنة النقل الجوي، في ٢٣/١/٢٠١٩، مجموعة عمل تابعة لفريق الخبراء، مهمتها النظر في اقتراح قواعد وتوصيات دولية بشأن جمع بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR) واستخدامها وتجهيزها وحمايتها، بما يتماشى وقرار مجلس الأمن ٢٣٩٦ (٢٠١٧). وسيقدم تقرير يتضمن توصيات هذه المجموعة - وتسمى فرقة العمل المعنية بسجلات أسماء الركاب (PNR-TF)، إلى لجنة النقل الجوي في أكتوبر ٢٠١٩. ووافقت اللجنة أيضاً على إنشاء مجموعة عمل أخرى تابعة لفريق خبراء التسهيلات للنظر في أعمال فريق الخبراء في مجال الاتجار بالبشر. وفي فبراير ٢٠١٩، تم تعميم كتاب المنظمة EC 6/3-19/15، لطلب التعليقات بشأن مقترحات التعديل ٢٧ على الملحق التاسع. وقد نظر المجلس في التعديل المقترح في يونيو ٢٠١٩.

عُقدت ندوات إقليمية بشأن تنفيذ أحكام التسهيلات من الملحق التاسع ضمن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في كل من بانكوك، تايلاند في عام ٢٠١٩ لفائدة دول آسيا والمحيط الهادئ بعد أن عُقدت ندوات مماثلة في عام ٢٠١٨ في كل من داكار، السنغال لدول غربي ووسط أفريقيا (WACAF) والقاهرة، مصر لفائدة دول شرقي وجنوب أفريقيا (ESAF) والشرق الأوسط (MID) وفي ليماء، بيرو لدول أمريكا الجنوبية (SAM) وأمريكا الشمالية والوسطى والكاريبي (NACC). وتمحورت تلك الندوات حول الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) وإعادة البرامج الوطنية لتسهيلات النقل الجوي (NATFPs).

استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)

عقدت المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين اجتماعها الثاني (TAG/TRIP/2) في مقر الإيكاو في مونتريال-كندا في الفترة ٢٤-٢٦/٤/٢٠١٨. وقد أُخضرت المجموعة الاستشارية في هذا الاجتماع بالطائفة الواسعة من المبادرات التي تنسّقها الأمانة العامة فيما يتعلق بتطورات السياسة العامة، والمساعدات الممولة من المانحين، ومشروعات بناء القدرات. وأقرت المجموعة في هذا الاجتماع مقترحات وتقارير فنية وإرشادات، فضلاً عن برنامج العمل المقبل لتحديد هوية المسافرين المنسّق بين الأمانة العامة ومجموعة عمل التكنولوجيا الجديدة (NTWG) ومجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات (ICBWG).

وقد جرى نشر عدد من الإرشادات الجديدة أو المُحدّثة بشأن برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين على النحو الذي أقرته المجموعة الاستشارية الفنية (TAG/TRIP/2) في اجتماعها الثاني، وذلك على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو. وتشمل هذه الإرشادات دليل الإيكاو بشأن إثبات الهوية، ودليل الإيكاو للإرشادات المتعلقة بأفضل الممارسات لآلات المصادقة الضوئية، وخطوات تنفيذ نظام المعلومات المسبقة عن المسافرين، ومنشور معلومات سجل أسماء الركاب، وكذلك مجموعة من التعديلات للمواصفات في وثائق السفر المقروءة آلياً (Doc 9303). وقد أعدت هذه الإرشادات بدعم من الخبراء الفنيين في مجموعات العمل التابعة للمجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP)، وهي متاحة عبر الرابط:

<https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP10-2018.aspx>

وبدعم من مجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات، أرسلت ١١ رسالة إلى الدول التي بيّن التقييم عدم امتثال وثائق سفرها لأحكام الوثيقة Doc 9303. وقد أجابت بعض هذه الدول بالفعل، وأبلغت بأنها قد اتخذت إجراءات لتصويب أوجه القصور هذه. وأرسلت أربع رسائل أخرى في النصف الأول من ٢٠١٩.



دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)

في إطار تشجيع الدول على المشاركة في دليل المفاتيح العامة للإيكاو، أرسلت الأمانة العامة رسائل في يوليو ٢٠١٨ إلى ٧٣ من الدول الأعضاء التي تصدر جوازات سفر إلكترونية ولكنها لم تشارك بعد في دليل المفاتيح العامة للإيكاو. وحتى ٢٠١٨/١٢/٣١، وردت ثمانية ردود تُشير إلى نيّة الانضمام إلى هذا الدليل في المستقبل القريب، وتطلب معلومات إضافية عن الخطوات الإدارية اللازمة للعضوية. وفي عام ٢٠١٨، انضم ثلاثة مشاركين جدد هم كوت ديفوار ومالي وصربيا إلى دليل المفاتيح العامة، بينما انضم إليه مشاركان جديان هما إيطاليا وكرواتيا في الفصل الأول من عام ٢٠١٩، حيث بلغ مجموع الأعضاء في دليل المفاتيح العامة ٦٥.

التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

السياسات واللوائح التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي

عملا بتوصيات المؤتمر السادس للنقل الجوي (١٨-٢٢/٣/٢٠١٣)، أُنيطت الكثير من المهام بفريق خبراء تنظيم النقل الجوي، بعضها لا يزال قيد الإنجاز.

أ) نظرة الإيكاو طويلة المدى لتحرير النقل الجوي: ما فتئت الإيكاو تروّج للرؤية طويلة الأجل لتحرير النقل الجوي التي اعتمدها الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين وترصد أعمالها. وأُجريت مؤخرا دراسة استقصائية لتحديد مدى دمج هذه الرؤية من جانب الدول ضمن سياساتها العامة ولوائحها التنظيمية. وكانت الردود الواردة من الدول مشجّعة إلى حد ما، ويتم حاليا تجميع وتحليل تلك الردود.

ب) دخول الأسواق والشحن الجوي وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم: استعرض فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) في اجتماعه الخامس عشر المنعقد في أبريل ٢٠١٩ التقدّم المحرّز منذ الاجتماع السابق بخصوص إعداد اتفاقية بشأن الاستثمارات الأجنبية في شركات الطيران وصياغة مسوّدة اتفاق تكميلي بشأن تحرير خدمات الشحن الجوي في النقل الجوي الدولي، فضلا عن مسائل الضمانات/التطمينات في سياق النظر في اتفاق دولي يمكن للدول بموجبه أن تحرر دخول الأسواق. وتمثّلت مخارجات الاجتماع فيما يلي:

١) النظر في إعداد اتفاق دولي يتيح للدول تحرير دخول الأسواق: أنهى فريق خبراء تنظيم النقل الجوي النظر في إعداد اتفاق دولي في غياب آفاق للتوصل إلى توافق للآراء بخصوص المضي قدما على المدى القصير في معالجة مسائل حقوق الحركة والضمانات/التطمينات والعمالة والمسائل الاجتماعية. ومع ذلك، ارتأى الفريق أن هناك حاجة إلى مزيد من العمل للتعريف أكثر بفوائد التحرير وبالعوائق أمام فتح الأسواق.

٢) إعداد اتفاق دولي بشأن تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم: نظر فريق الخبراء في مشروع اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران تتصّ على "التنازل" كأداة تتيح "امتلاك أغلبية رأسمال شركات الطيران للدول الأطراف في الاتفاقية والسيطرة عليها فعليا" من جانب مواطني أي طرف آخر في الاتفاقية. وظلت مسألة "الانتهازية" (free riders) والاشراف التنظيمي عالقتين، بيد أن فريق الخبراء اتفق على مواصلة العمل على وضع الوثيقة في صيغتها النهائية.



(٣) إعداد اتفاق دولي محدد لتيسير مزيد من التحرير لخدمات الشحن الجوي: وكان فريق الخبراء منقسماً بخصوص مسودة اتفاق تكميلي بشأن تحرير خدمات الشحن الجوي في النقل الجوي الدولي، ينص على نظام حرّ فيما يتعلق بحقوق الحركة حتى الحرية السابعة والسعة والمرونة التشغيلية. وبالنظر إلى ذلك الانقسام في الآراء، لم يتسن وضع مسودة الاتفاق التكميلي في صيغتها النهائية.

وستحدد لجنة النقل الجوي المهام المقبلة لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي بخصوص هذه المسائل.

اجتماع النقل الجوي

أول مؤتمر وزاري مشترك بين الإيكاو ومنظمة السياحة العالمية بشأن السياحة والنقل الجوي في أفريقيا: شاركت الإيكاو ومنظمة السياحة العالمية في تنظيم هذا الحدث الذي استضافته حكومة الرأس الأخضر من ٢٧ إلى ٢٩/٣/٢٠١٩. واعترافاً بالروابط الوثيقة بين النقل الجوي والسياحة، اجتمع وزراء النقل الجوي والسياحة، اجتمع وزراء النقل الجوي والسياحة من الدول الأعضاء بالمنظمتين لمناقشة سبل زيادة تطوير هذين المجالين الاقتصاديين الرئيسيين. واعتمد المؤتمر اعلاناً وزارياً وإطاراً لخطة عمل لتطوير النقل الجوي والسياحة في أفريقيا (٢٠١٩-٢٠٢١).

اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

واصلت الإيكاو عملها لرسم وتحديث سياساتها وإرشاداتها في مجال اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وكذا بشأن إدارة وتمويل البنى التحتية للطيران. وتمحور العمل حول معالجة المسائل المتصلة بالمطارات غير المجدية اقتصادياً، وتحديث السياسات والإرشادات الحالية وتحديث وثيقة "تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 7100)، وتوفير إرشادات وأدوات جديدة تيسيراً لاتخاذ قرارات الاستثمار لتمويل البنى التحتية للطيران. علاوة على ذلك، هناك عمل جارٍ للنظر في إعداد مزيد من الإرشادات بخصوص استرداد التكلفة لدى توفير خدمات المطارات والملاحة الجوية.

عقد فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات الملاحة الجوية اجتماعهما المشترك السابع (AEP-ANSEP/7) من ٢٦ إلى ٢٨/٣/٢٠١٩ على أساس الاختصاصات الجديدة التي أقرتها لجنة النقل الجوي. وقد وافقت اللجنة على التوصيات الصادرة عن الاجتماع.

كان من نتائج الاجتماع وضع اللمسات الأخيرة على:

- (أ) المواد الإرشادية ذات الصلة بإدارة وتشغيل المطارات غير المجدية اقتصادياً (شبكات المطارات)؛
- (ب) الطبعة الرابعة لدليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562)؛
- (ج) مواد إرشادية قائمة بذاتها بشأن دراسة الجدوى وتحليل فائدة التكلفة وتحليل الأثر الاقتصادي وتحليل فعالية التكلفة؛
- (د) تطبيق إلكتروني جديد لتحليل فائدة التكلفة لتحليل الاستثمارات في مشاريع منقاة البنى التحتية للطيران؛
- (هـ) تحسين التطبيق الإلكتروني AeroTarrif، الذي تستعين به الدول وسائر المنتفعين في بلورة المعالم الرئيسية لسياسات رسوم المطارات والملاحة الجوية.



علاوة على ذلك، سيتولى الفريقان مهام النظر في إمكانية استحداث آلية و/أو نهج لاسترداد تكاليف توفير خدمات الملاحة الجوية لعمليات نظم الطائرات غير المأهولة (UAS)، وكذا توفير خدمات الأرصاد الجوية لأغراض الطيران. وتواصل الإيكاو العمل مع الدول الأعضاء بشأن تمويل إنشاء بنى تحتية جيدة للطيران، ولا سيما من خلال منصة منتدى الإيكاو العالمي للطيران الذي يجمع مقرري السياسات في الدول والشركاء الإنمائيين ومؤسسات الاستثمار والتمويل.

بيانات الطيران والتحليل الاقتصادي

أ) المنصة الإحصائية الإلكترونية الخاصة بالإيكاو

أدخلت تحسينات على المنصة الإحصائية الإلكترونية الجديدة الخاصة بالإيكاو (<https://www4.icao.int/newdataplus>) بإضافة وظائف تحليلية بصرية تتيح للمستخدمين نظرة سريعة لاتجاهات وأوجه الاختلاف والتشابه بين بيانات مختارة للتمكن من إجراء تحليلات المعايير. كما أضيفت أدوات جديدة تعزز منصة الأدوات الإلكترونية. كما قامت الأمانة العامة بتحسين النسخة الإلكترونية من "تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 7100) بالتعاون مع المجلس الدولي للمطارات (ACI) كأداة جديدة لدعم اتخاذ القرارات بشأن بناء القدرات وتطوير البنى الأساسية؛ واستحدثت أداة لتحليل فائدة التكلفة تكون بمثابة منصة تتيح لمستخدميها تقييم مختلف خيارات الاستثمار في مشاريع البنى التحتية للطيران من خلال المقارنة بين سيناريوهات الفوائد والتكاليف. ووفرت الأمانة العامة دورات تدريبية للدول.

ب) وضع التنبؤات

أعدّ فريق العمل المتعدد التخصصات المعني بالتنبؤات طويلة الأجل للحركة الجوية (MDWG-LTF) مجموعة واحدة من التنبؤات طويلة الأجل للحركة الجوية. وتم تحديث التنبؤات بالحركة الجوية باتخاذ عام ٢٠١٦ كخط أساس، حسب ما طلبته لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP). وغدّت الأمانة العامة التطبيق الخاص بوضع التنبؤات، بتنبؤات الأساطيل والعاملين (الطيارون ومراقبو الحركة الجوية وعاملو الصيانة).

ج) حساب الطيران الفرعي (ASA)

أعدّ فريق الخبراء الاستشاري المعني بحساب الطيران الفرعي إطاراً لمنهجية حساب الطيران الفرعي لقياس اسهام الطيران المدني في الاقتصاد الوطني، ومن ذلك مثلاً مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي وفي خلق فرص العمل. ويتوافق إطار المنهجية مع المعيار المتفق عليه لنظام الحسابات الوطنية، ٢٠٠٨ الذي اعتمده للجنة الإحصائية للأمم المتحدة. كما سيتمكن الدول من رسم سياسات ووضع تقييمات تستند إلى البيانات للتخطيط لتطوير الطيران.

د) التعاون مع الأمم المتحدة

وقّرت الإيكاو مؤشرات النقل لرصد التقدّم المحرّز نحو تحقيق الهدف ٩، الغاية ٩-١ (<https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx>) من أهداف التنمية المستدامة: إنشاء بنية تحتية تتسم بالجودة والموثوقية والاستدامة والمرونة، بما في ذلك البنى التحتية الإقليمية والعابرة للحدود، دعماً للتنمية الاقتصادية والرفاه مع التركيز على توفيرها للجميع بانصاف وبأسعار معقولة.



حماية البيئة

الاجتماع الحادي عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)

عُقد الاجتماع الحادي عشر للجنة (CAEP) بمونتريال، كندا من ٤ إلى ٢٠١٩/٢/١٥. وحضر الاجتماع ٢٥٠ خبيراً من ٣١ دولة عضواً و ١٠ منظمات دولية، وافقوا على ٢٩ توصية فنية تتناول ضجيج الطائرات وأثر الطيران على نوعية الهواء المحلي والمناخ العالمي.

وتضمنت تلك التوصيات مقترحاً بتعديل الملحق السادس عشر - حماية البيئة، المجلد الأول - ضوضاء الطائرات، والمجلد الثاني - انبعاثات محركات الطائرات، والمجلد الثالث - انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، بما في ذلك التوصية الخاصة بقاعدة قياسية جديدة بشأن عدد وكتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة المنبعثة من المحركات، كي تُدرج في المجلد الثاني من الملحق السادس عشر. علاوة على ذلك، وافق الاجتماع على التوصية بادخال تعديلات على جميع المجلدات الأربعة لدليل حماية البيئة (Doc 9501) لتيسير تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السادس عشر.

أصدر الاجتماع أيضاً عدداً من التوصيات تتعلق بالمطارات والعمليات، بما في ذلك المجموعة الإلكترونية لأدوات المطارات المراعية للبيئة، وأول تحليل عالمي لكفاءة الطيران الأفقي، وتقارير عن الحالة فيما يخص دورة حياة الطائرات وإعادة تدويرها، وعن الملاحقة القائمة على الأداء ومشاركة المجتمعات المحلية. وقطعت أشواط كبيرة في مجال حماية البيئة والعمليات، بفضل التوصية باستخدام نتائج التحليل البيئي المشترك للزميتين B0 و B1 من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) لتيسير اتخاذ القرار بخصوص تطبيق الزميتين. كما أوصى بالموافقة على الوثيقة التجميعية عن التكيف مع تغير المناخ لتعزيز جاهزية قطاع الطيران الدولي في مواجهة آثار تغير المناخ.

وافقت لجنة حماية البيئة في اجتماعها الحادي عشر على التوصية بأول تقييم خبراء متكامل ومستقل للأهداف التكنولوجية وأوصت نتيجة لذلك بأهداف جديدة بالنسبة لضجيج الطائرات وانبعاثات أكاسيد النيتروجين وتكنولوجيا كفاءة الوقود. وأوصت أيضاً بتقييم محدث للاتجاهات البيئية يشمل ضجيج الطائرات والانبعاثات المؤثرة على نوعية الهواء المحلي، والانبعاثات المؤثرة على المناخ العالمي، كأساس لاتخاذ مزيد من القرارات في مجال البيئة من جانب الإيكاو.

واصلت لجنة حماية البيئة الاهتمام بالنقل بالطائرات الأسرع من الصوت، ووافقت على إجراء دراسة استكشافية للطائرات الأسرع من الصوت خلال الدورة ١٢ للجنة، بغية التعرف أكثر على آثار ضجيج المطارات. وبخصوص الفرقة الصوتية، أوصت اللجنة بمواصلة العمل على إعداد قاعدة قياسية بشأن الفرقة الصوتية، مع رصد الاتجاهات في تكنولوجيا المحركات فوق الصوتية وتقييم انعكاساتها بالنسبة لمعايير الترخيص للانبعاثات.

وأوصت اللجنة بإصدار "كتاب أبيض بشأن آثار ضجيج الطائرات" يتضمن آخر المعلومات العلمية المتفق عليها عن آثار ضجيج الطائرات. وناقشت أيضاً التقدم المحرز والخطوات المنجزة نحو استكشاف جدوى تحديد هدف طموح عالمي على المدى الطويل للطيران الدولي. وقد قطعت اللجنة خلال اجتماعها الحادي عشر شوطاً بعيداً بشأن عناصر تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا)،



تمّ الاتفاق على أسلوب لحساب الوقود المستدام للطيران والمطالبة بفوائد استخدامه في سياق "كورسيا". وشمل الاتفاق القيم البديلة والمنهجيات لاستخلاص القيم الفعلية اللازمة لحساب فوائد خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون طوال دورة حياة مختلف المواد الأولية. واتفقت اللجنة أيضا على مقتضيات خطط الترخيص لأغراض الاستدامة (SCSs) وعلى إجراء لتقييم واقتراح مجموعة من الخطط ذات الأهلية للتخصيص للوقود مقارنة مع معايير (كورسيا) للاستدامة. علاوة على ذلك، أصدرت اللجنة توصية بخصوص قواعد وإجراءات عمل الهيئة الاستشارية الفنية التابعة لمجلس الإيكاو، التي ستتولى تقييم أهلية وحدات الانبعاثات بغرض استخدامها في كورسيا.

سُعرض التقرير الكامل للاجتماع الحادي عشر للجنة حماية البيئة على المجلس للنظر فيه خلال دورته ٢١٧ في يونيو ٢٠١٩.

خطط عمل الدول الخاصة بأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، لأغراض الطيران الدولي

بلغ عدد الدول التي أعدت وقدمت خطط عمل طوعية للإيكاو بحلول أبريل ٢٠١٩، ١١١ دولة عضوا. وهذا دليل على اهتمام الدول الأعضاء والتزامها على أعلى المستويات بهذه المبادرة، وكذا على أثر أنشطة المساعدة وبناء القدرات التي تضطلع بها الإيكاو. وكانت الدول قد دُعيت، في آخر دورة للجمعية العمومية في أكتوبر ٢٠١٦، إلى تحديث خططها بحلول يونيو ٢٠١٨ ثم بعد ذلك كل ثلاث سنوات. ويعتبر تقديم خطة العمل وتحديثها لاحقا ضروريا للتأكد من تجديد المعلومات مع مرور الوقت.

وبخصوص برنامج الأصدقاء لإعداد خطط العمل الوطنية، فإن قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢ يشجّع الدول التي قدّمت خططها الوطنية على تبادل المعلومات الواردة فيها مع الدول الأعضاء الأخرى وإقامة شراكات معها دعما لتلك الدول التي لم تُعد بعد خططها الوطنية. وقد أُقيمت لحد الآن سبع شراكات في إطار برنامج الأصدقاء.

خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران (كورسيا)

بتاريخ ٢٥/٤/٢٠١٩، أعلنت ٧٩ دولة نيتها المشاركة طوعا في كورسيا منذ البداية.

وعلى إثر اعتماد المجلس الطبعة الأولى من المجلد الرابع: خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران (كورسيا) للملحق السادس عشر - حماية البيئة، الذي يتضمن القواعد والتوصيات الدولية لتنفيذ كورسيا، أصبحت أحكامه سارية بتاريخ ٢٢/١٠/٢٠١٨ وقابلة للانطباق بتاريخ ١/١/٢٠١٩.

وبوشر إعداد السجل المركزي لكورسيا في مارس ٢٠١٩ من جانب مورد مختار وعد بإنجاز المهمة بنهاية ٢٠١٩ بحيث يصبح السجل قابلا للتشغيل في بداية ٢٠٢٠. وفي انتظار السجل، أعدت الإيكاو جدول بيانات إلكتروني تستخدمه الدول في الإبلاغ خلال سنتي ٢٠١٨ و٢٠١٩. وبحلول ٣٠/٤/٢٠١٩، كانت ٩٩ دولة قد استخدمت ذلك الجدول لتقديم المعلومات عن المشغلين التابعين لها. وفي نفس التاريخ كانت ٦ دول قد قدمت معلومات عن ١٣ هيئة تحقق من الهيئات التي اعتمدها.

أنشأ مجلس الإيكاو الهيئة الاستشارية الفنية (TAB) وكلفها بتقديم توصيات إليه بخصوص وحدات الانبعاثات المؤهلة التي ستستخدم في إطار كورسيا. ووافق المجلس على قائمة تتضمن ١٩ عضوا وأقر اختصاصات الهيئة. كما وافق المجلس على معايير وحدات الانبعاثات التي ستستخدمها الهيئة الاستشارية في أداء مهمتها المتمثلة في تقييم برامج وحدات الانبعاثات بالاستناد إلى تلك المعايير.



نظمت الإيكاو حلقات عمل إقليمية عن كورسيا في خمس دول خلال شهري مارس وأبريل من عام ٢٠١٩.

- أسونسيون، باراغواي (٢١ إلى ٢٢/٣/٢٠١٩) لإقليمي أمريكا الشمالية والكاربيبي أمريكا الجنوبية؛
- هلنكي، فنلندا (٢٦ إلى ٢٧/٣/٢٠١٩) لإقليم أوروبا وشمال الأطلنطي؛
- سيول، جمهورية كوريا (١ إلى ٢/٤/٢٠١٩) لإقليم آسيا والمحيط الهادئ؛
- القاهرة، مصر (٧ إلى ٨/٤/٢٠١٩) لإقليم الشرق الأوسط؛
- داكار، السنغال (١١ إلى ١٢/٤/٢٠١٩) لإقليمي أفريقيا الشرقية والجنوبية وإقليم أفريقيا الغربية والوسطى.

وتم التركيز في حلقات العمل على المسائل العالقة بخصوص رصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في عام ٢٠١٩، بما في ذلك الموافقة على خطط الدول لرصد الانبعاثات بحلول ٢٠١٩/٤/٣٠، وكذا على الإبلاغ عن انبعاثات الطائرات من ثاني أكسيد الكربون والتحقق منها دعماً للدول في الامتثال للأحكام ذات الصلة في القواعد والتوصيات الخاصة بكورسيا، وذلك في وقت مبكر من عام ٢٠٢٠.

برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب لأغراض كورسيا (ACT-CORSIA)

سعيًا من الإيكاو إلى مساعدة الدول الأعضاء على نحو أفضل، أعدت برنامجاً سمّته برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب لأغراض كورسيا، أقرّه المجلس في يونيو ٢٠١٨. وأكد المجلس على أهمية اعتماد نهج منسق في إطار الإيكاو من أجل مواءمة وتناغم الجهود وحشدتها في مجال بناء القدرات. وطلب المجلس أيضاً تنسيق جميع الشراكات مع الإيكاو سواء أكانت ثنائية أو متعددة الأطراف، بما يتيح رصد مدى نجاح تلك الجهود المنسقة، على الصعيد العالمي.

كما استُحدثت في الأقاليم كافة برنامج الصداقات بين الدول في إطار برنامج (ACT-CORSIA). وسيتولى الخبراء الفنيون من الدول المانحة، خلال المرحلة الأولى من برنامج (ACT-CORSIA)، توفير التدريب في الموقع، بمعية جهات الاتصال الخاصة بكورسيا في الدول المستفيدة. كما سيتابعون عن كثب إعداد نظام الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) وتنفيذه في تلك الدول (ولا سيما وضع خطة رصد الانبعاثات والموافقة عليها، فضلاً عن استحداث إدارات تنظيمية وطنية و/أو إقليمية).

بحلول أبريل ٢٠١٩، أقيمت شراكات الأصدقاء لأغراض كورسيا في مختلف أقاليم الإيكاو، بمشاركة ١٥ دولة مانحة و ٩٨ دولة مستفيدة. ويتضمن الموقع الشبكي لكورسيا في الإيكاو أحدث المعلومات عن أنشطة التدريب في الموقع التي اضطلع بها خبراء الدول المانحة وهو ما يثبت الشفافية الكاملة بخصوص ما يقدم من مساعدة تحت مظلة الإيكاو^٢.

وبناء على هذا النجاح والتنسيق في إطار الإيكاو، بوشرت المرحلة الثانية من الشراكات في منتصف ٢٠١٩، مع التركيز على الإبلاغ والتحقق في إطار المجلد الرابع للملحق السادس عشر. وقامت الإيكاو بتدريب خبراء فنيين من الدول المانحة، يومي ١٣ و ٢٠١٩/٥/١٤ على توفير التدريب في الموقع في الدول المستفيدة ضمن المرحلة الثانية من برنامج الشراكات التي ستبدأ في يوليو ٢٠١٩.

^١ www.icao.int/Meetings/RS2019/Pages/default.aspx

^٢ www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Buddy-Partnerships.aspx



الأنشطة الأخرى التي اضطلعت بها الإيكاو في مجال بناء القدرات

استُكمل البرنامج المشترك الذي موله الاتحاد الأوروبي ونفذته الإيكاو، في عام ٢٠١٩ حيث قدم المساعدة لأربعة عشر دولة تم اختيارها من بين دول إفريقيا والكاريببي على إعداد وتنفيذ خطط العمل الوطنية وإنشاء نظم لرصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لأغراض الطيران الدولي.

حقق المشروع نتائج تتجاوز المتوقع. فقد استطاعت الدول الأربعة عشر إعداد وتقديم خطط عمل مشفوعة بالأرقام، واستحدثت أفرقة وطنية لخطط العمل بمعية الجهات المعنية من قطاع الطيران للإشراف على تنفيذ تلك الخطط. وقد أقيم في كل واحدة من الدول نظام خاص بالبيئة والطيران كأداة لرصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي.

تم تنفيذ مشروعين نموذجيين للطاقة الشمسية في البوابة يتمثلان في استخدام نظام كهروضوئي بالطاقة الشمسية ومعدات لكهربة البوابة لتزويد الطائرة بالطاقة خلال العمليات الأرضية في مطارين دوليين بدوالا، الكامبيرون ومومباسا، كينيا. وتبلغ القدرة الانتاجية للمشروعين ١,٢٥ ميغاواط MWP و ٥٠٠ كيلوواط KWP تباعا. ومن المتوقع أن يساهم المشروعان في منع تسرب ٤٠٠٠ طن من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتستفيد منهما ٧٥٠٠ رحلة سنويا.

ومول المشروع المشترك أيضا أربع دراسات جدوى بشأن استخدام وقود الطيران المستدام (الجمهورية الدومينيكية، ترينيداد وتوباغو، كينيا وبوركينا فاسو)، وكذا بشأن استخدام الطاقة الشمسية في مطار واحد (ترينيداد وتوباغو).^٣

استُكمل في عام ٢٠١٩ المشروع الذي تتولى الإيكاو تنفيذه والمشارك فيها وبين برنامج الأمم المتحدة الانمائي (UNDP) /مرفق البيئة العالمية (GEF)، حيث قدم الدعم للدول، ولا سيما البلدان النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية، في تطبيق تدابير للحد من الانبعاثات. ويشمل هذا المشروع الممول من مرفق البيئة العالمية تنفيذ مشروعين للطاقة الشمسية عند البوابة في مطارين دوليين في جامايكا، تحولاً إلى نموذج للمطارات الأخرى في استراتيجية التقليل من الانبعاثات. علاوة على ذلك، أعدت الإيكاو مجموعة من أربع وثائق ارشادية في إطار هذا المشروع تتعلق بالتمويل؛ والطاقة المتجددة؛ ووقود الطيران المستدام؛ وتدابير التقنين والتنظيم.^٤ واستحدثت أيضا أداة منحى تكلفة التخفيض الهامشي (MAC) للمقارنة بين مبادرات تقليل الانبعاثات من حيث فعالية التكلفة.

المناسبات التي نظمتها الإيكاو في عام ٢٠١٩ وأنشطة التواصل

عقدت الإيكاو أول ندوة تقييمية لرؤية ٢٠٥٠ فيما يخص أنواع الوقود البديل المستدام، يومي ٤/٣٠ و ٥/١٩/٢٠١٩ بمقر الإيكاو.^٥ وجاءت هذه الندوة نتيجة لإقرار رؤية ٢٠٥٠ في مؤتمر الإيكاو الثاني حول الطيران وأنواع الوقود البديل.^٦ وقد لاحظ المؤتمر الثاني أن رؤية ٢٠٥٠ تستند إلى فرضية زيادة تدريجية في استخدام الوقود البديل المستدام، وبالتالي يتعين استعراضها

^٣ https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_EU.aspx

^٤ https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_UNDP.aspx

^٥ <https://www.icao.int/Meetings/SAFStocktaking/Pages/default.aspx>

^٦ <https://www.icao.int/meetings/caaf2/pages/default.aspx>



بشكل دوري من خلال عملية تقييم لما أُحرز من تقدم في تطوير استخدام الوقود المستدام في الطيران. وتشمل عملية التقييم عقد حلقات عمل وندوات بشكل منتظم تحضيراً للمؤتمر الثالث حول الطيران وأنواع الوقود البديل في موعد أقصاه ٢٠٢٥. وفي هذا السياق، وفّرت هذه الندوة الأولى مناسبة لتبادل المعلومات فيما بين الدول والجهات المعنية، وشكلت أساساً للمؤتمر الثالث بوضع لبنات التقييم الكمي لرؤية ٢٠٥٠.

بعد نجاح ندوة الإيكاو الأولى بشأن المطارات الخضراء^٧، التي انعقدت في عام ٢٠١٧، عُقدت ندوة ثانية في ليما، بيرو يومي ٨ و٩/٥/٢٠١٩. وخلال هذه الندوة، جرت مناقشات وتم تبادل أفضل الممارسات في الإدارة البيئية للمطارات، حيث تمّ الاطلاع على آخر التطورات في هذا المجال. وعُقدت هذه الندوة بالتعاون مع المكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية (SAM) والمجلس الدولي للمطارات.

عقدت الإيكاو ندوة البيئة^٩ لعام ٢٠١٩ في مقرها بمونتريال من ١٤ إلى ١٦/٥/٢٠١٩. وكانت مناسبة للاطلاع على الأنشطة الرئيسية لحماية البيئة التي تضطلع بها الإيكاو وفي مجالات رئيسية منها الضجيج ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ، تحضيراً للدورة الأربعين للجمعية العمومية. كما عرضت مخرجات المناسبات البيئية الرئيسية التي نظمتها الإيكاو، بما في ذلك الاجتماع الحادي عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران وحلقات العمل الإقليمية الخاصة بروسيا لعام ٢٠١٩ وكذا الندوة التقييمية الأولى لرؤية ٢٠٥٠ والندوة الثانية بشأن المطارات الخضراء.

أصدرت الإيكاو في عام ٢٠١٩ الطبعة الخامسة لتقرير البيئة بغرض تبادل المعلومات عن التقدم المحرز خلال الفترة الثلاثية السابقة في تنفيذ أنشطة حماية البيئة في المجالات الرئيسية. وتُطلع هذه الطبعة الجمهور، بناءً على نجاح الطبقات السابقة، على ما تقوم به الأمانة العامة للإيكاو والدول الأعضاء وسائر الجهات المعنية. ويُعدّ التقرير الوثيقة المرجعية الأساسية في مجال الطيران الدولي والبيئة ويتضمن التطورات الرئيسية في هذا المجال حتى الدورة الأربعين للجمعية العمومية.

^٧ <https://www.icao.int/Meetings/greenairports/Pages/default.aspx>

^٨ <https://www.icao.int/Meetings/GREENAIRPORTS2019/Pages/default.aspx>

^٩ <https://www.icao.int/meetings/ENVSymposium/Pages/default.aspx>



دعم التنفيذ التعديلات والأدلة

التعديلات المعتمدة خلال عام ٢٠١٩

التعديل ١٧ للملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات يتعلق هذا التعديل بتعريف "الممثل المعتمد"؛ ومواءمة الأحكام الخاصة بالإخطار لتشمل الوقائع وتعميم التقارير الختامية؛ والتحقق الموقوت في الوقائع الخطيرة والإفراج عن التقارير الختامية؛ وتسهيل دخول المحققين؛ والتشاور بشأن مسودة توصيات السلامة؛ وتعديل قائمة الأمثلة عن الوقائع الخطيرة وإدراج إرشادات جديدة في الإضافة (ج)؛ وإدراج إضافة جديدة (و) عن تفويض عمليات التحقيق.

الأدلة (بما في ذلك الإصدارات المسبقة وغير المنقحة)

- الوثيقة Doc 10003 - دليل التبادل الرقمي لمعلومات الأرصاد الجوية لأغراض الطيران (غير منقحة)
- الوثيقة Doc 10103 - إرشادات بشأن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو من أجل الطائرات ذات المرواح القلابة (غير منقحة)
- الوثيقة Doc 9859 - دليل إدارة السلامة، الطبعة الرابعة

مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

السلامة

بعد الندوات وحلقات العمل الإقليمية بشأن إدارة السلامة التي انعقدت في مقر الإيكاو خلال عام ٢٠١٨، نُظِّمَت في الأشهر الست الأولى من عام ٢٠١٩ ثلاث حلقات عمل لبناء القدرات في مجال إدارة السلامة (الأولى في بانكوك من ١١ إلى ٢/١٥، والثانية في القاهرة من ٢٤ إلى ٣/٢٨، والثالثة في باريس من ٢ إلى ٥/٤/٢٠١٩).

وكان الغرض من تلك الحلقات مساعدة الدول والقطاع وموظفي الإيكاو ممن لديهم دور في مساعدة الدول في الإلمام ببرنامج السلامة الوطني وبناء القدرات في تنفيذه بشكل فعال تحقيقاً لأهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. وفي إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، يتحمل الرعاة رسوم حلقات العمل في حدود ٣٠٠ دولار أمريكي. وقد تمّ انتقاء الدول بالاستناد إلى تحليل أُجري باستخدام أداة لترتيب أولويات الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP)، وهي متاحة على الموقع الشبكي للنظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ (iSTARS):

<https://portal.icao.int/space/Pages/ASIAP.aspx>



الأمن والتسهيلات

في إطار تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، تقوم المكاتب الإقليمية، بالتنسيق مع برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (ISD-SEC) وشركاء آخرين ممن يقدمون المساعدة، بإعداد خطط لتحسين أمن الطيران (ASIPs)، وهي خطط قصيرة إلى متوسطة الأجل، متعددة المراحل لبناء قدرات الدول تعتمد على تقييم الاحتياجات وعلى التزام الدول بتحسين قدراتها في مجال أمن الطيران. وفي عام ٢٠١٩، انخرطت ٢٦ دولة بفعالية في تنفيذ خطط لتحسين أمن الطيران، ونفذ ١٣ نشاطاً هادفاً للمساعدة حتى ٢٠١٩/٦/٣٠، و١٢ نشاطاً آخر من أنشطة المساعدة على أساس استرداد التكلفة خلال نفس الفترة.

وتضم شبكة مركز التدريب على أمن الطيران (ASTC) حالياً ٣٥ عضواً. وبحلول ٣٠ يونيو ٢٠١٩، نظم ما مجموعه ١٤ من فعاليات التدريب التي ترعاها الإيكاو ومن المزمع تنظيم تدريب تحت رعاية الإيكاو في كل واحد من مراكز التدريب خلال السنة.

وتماشياً مع الهدف الأكثر أولوية للخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)، عُقدت، حتى ٢٠١٩/٦/٣٠، حلقة عمل إدارة مخاطر أمن الطيران المحدثة ٨ مرات في عام ٢٠١٩.

وبالإضافة إلى ذلك، أقامت الإيكاو شراكات مع وكالات دولية ومؤسسات أكاديمية للنهوض، بأمن الطيران. وأبرمت، على وجه الخصوص، اتفاق شراكة مع وزارة النقل في المملكة المتحدة ووزارة الخارجية الأمريكية لتقديم مساعدة هادفة. وعلاوة على ذلك، واصلت الإيكاو شراكتها مع جامعة كونكورديا لتنفيذ برنامج تدريبي في مجال الإدارة المهنية لأمن الطيران من خلال عقد ثلاث دورات تدريبية بحلول ٣٠ يونيو من هذا العام. كما أبرمت الإيكاو شراكة مع أكاديمية الطيران في سنغافورة لإعداد وتنفيذ برنامج تدريب المديرين العامين بالطيران المدني على أمن الطيران، لإذكاء الوعي وزيادة الفهم للإطار الدولي لأمن الطيران المدني ومتطلبات الامتثال له. وقد احتضنت الأكاديمية الدورة الثانية من هذا البرنامج في أبريل ٢٠١٩.

التسهيلات

وتواصل الإيكاو اعتماد نهج أكثر انتظاماً لمساعدة الدول على تنفيذ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)، لا سيما عن طريق الترويج لخريطة طريق برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين التي وُضعت مؤخراً لدعم الدول فيما تبذله من جهود في هذا المجال. وفي يناير ٢٠١٩، أقرت لجنة النقل الجوي، في دورتها ٢١٦، خارطة الطريق المنقحة لتنفيذ برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين حتى تتمكن الدول من تنفيذ استراتيجية البرنامج، حيث أدرجت في خارطة الطريق ١٦ حكماً جديداً و/أو منقحة من أحكام الملحق التاسع - التسهيلات (الطبعة الخامسة عشرة) تتصل باستراتيجية برنامج الهوية.

واستضافت حكومة بنين، في فبراير ٢٠١٩ الندوة الإقليمية حول إدارة هوية المسافرين في إطار برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين.

ولدى الإيكاو منصة آمنة خاصة ببرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين لديها ١٢٤ جهة اتصال وطنية، ويستخدمها العاملون في مجال التسهيلات إضافة إلى ٢٢٠ مستخدماً آخر من دول ومنظمات دولية وكل المعنيين ببرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين.



وكجزء من مشاركتها المستمرة في تنفيذ استراتيجية "برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" ومساهمتها في تحقيق أهداف الأمم المتحدة ككل بشأن إدارة مراقبة الحدود والأمن، فإن الأمانة العامة للإيكاو لا تفتأ تكثف من جهودها من أجل مساعدة الدول الأعضاء على تطبيق نُظُم المعلومات المسبقة عن الركاب (API) ونُظُم المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب (iAPI)، وما يتعلق بذلك من قواعد وتوصيات دولية واردة في الملحق التاسع. وقد أمكن تحقيق ذلك بشكل رئيسي من خلال المشاركة في: فعاليات منظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، وفي حلقة عمل وطنية معنية بإنشاء نظام للمعلومات المسبقة عن الركاب في جمهورية مولدوفا وتركمانستان، والتنظيم المشترك مع المنظمة الدولية للهجرة لحلقة دراسية بشأن تبادل بيانات الركاب في النمسا، وتنظيم ندوات إقليمية للإيكاو فيما يتعلق بتنفيذ التسهيلات في كل من السنغال (أفريقيا الشرقية والجنوبية (ESAF)) وغرب ووسط أفريقيا (WACAF)، ومصر (الشرق الأوسط (MID))، وبيرو (أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC)) وأمريكا الجنوبية (SAM)).

على إثر اعتماد مجلس الأمن بالأمم المتحدة القرار ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، أقامت الإيكاو شراكة مع مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب ومنظمات أخرى لتنفيذ مشروع المكتب "goTravel" الذي يرمي إلى مساعدة الدول في تنفيذ برنامجي أسماء الركاب (PNR) و/أو المعلومات المسبقة عن الركاب (API)، حسب الاقتضاء. وقد بوشر رسمياً بمقر الأمم المتحدة يوم ٢٠١٩/٥/٧ برنامج الأمم المتحدة المشترك للسفر في مجال مكافحة الإرهاب.

الشراكات العالمية لأغراض التنمية المستدامة

المناصرة والتواصل مع الجمهور

دعت مجموعة البنك الدولي، إلى جانب معهد الموارد العالمية ومركز (روس) للمدن المستدامة، يومي ١٧ و٢٠١٩/١/١٨، الإيكاو إلى جلسة خلال مؤتمر "التحول في مجال النقل" لابرار كيفية استيعاب الطيران للابتكارات والنهوض بالاتجاه الجديد للحركية. وحيث إنها المرة الأولى التي يُضاف فيها الطيران كعنصر من عناصر برنامج التحول في مجال النقل، فإن مناقشة موضوع "الابتكار في مجال الطيران = قيمة مضافة للحركية الجديدة" يبين أن التطورات التكنولوجية الطليعية في قطاع الطيران مثل نظم الطائرات غير المأهولة (UAS) تحدث أثراً على الصناعات ووسائل النقل كافة. وارتأت الإيكاو أن تطبيق الأساليب الابتكارية في التنقل ينبغي، في أحسن الأحوال، أن يتم بشكل منسّق، مرخبة بإجراء عمليات تقييم مشتركة للأثر من حيث مساهمة قطاع النقل في التنمية وإسهامه في النهوض بها.

وركزت أنشطة التواصل في عام ٢٠١٩ على إحياء الذكرى الخامسة والسبعين استعداداً للدورة الأربعين للجمعية العمومية. وشمل ذلك وضع اللمسات الأخيرة على الموقع الشبكي "مستقبل الطيران"، وإصدار مواد للتواصل مع الشباب، وإرشادات للدول بخصوص مسابقات الإيكاو الإبداعية لعام ٢٠١٩، وتحضير طائفة واسعة من موارد التسويق ذات الصلة.

وبوشر أيضاً التخطيط الاستراتيجي للتواصل مع الجمهور بخصوص أنشطة الدورة الأربعين للجمعية العمومية ومخرجاتها المتوقعة. ويتضمن ذلك إعداد الوثائق، والتعامل مع وسائل الإعلام وتنسيق الأنشطة والأحداث الاحتفالية.

وواصلت الإيكاو حضورها في الحقل الإعلامي خلال النصف الأول من عام ٢٠١٩، حيث نشرت وحدة الاتصالات ما مجموعه ٢٥ إصداراً جديداً وقصاصات أخبار جديدة خلال النصف الأول من السنة وحوالي ٢٠٠٠ رسالة على وسائل



التواصل الاجتماعي. وبفضل ذلك، ذُكر اسم المنظمة أكثر من ١٠ ٠٠٠ مرة في وسائل الإعلام الإلكترونية ووكالات الأنباء المشهورة و ٤٥ ٠٠٠ مرة على تويتر. واقتزن اسم الإيكاو، في معظم الأحوال، لدى الصحفيين وغيرهم من مصادر الأخبار، بالتحقيق في الحوادث وحل المسائل المتعلقة بالمجال الجوي وإدماج الطائرات المسيرة. وفيما يتعلق بدعم المكتب التنفيذي، فإن وحدة الاتصالات أعدت ١٥ مداخلة لرئيس المجلس و ١١ للأمانة العامة أو أشرفت على تنسيقها أو وضعتها في صيغتها النهائية.

تنمية الموارد البشرية

التدريب

تقييم مؤسسات التدريب واعتمادها

توفر عمليات التقييم التي يُضطلع بها في إطار البرنامج المتقدم للتدريب في مجال الطيران "ترينير" رؤية واضحة ومستقلة لعمليات مؤسسات التدريب وتبين المجالات الحساسة التي تحتاج إلى تحسين. وأُجريت ٩ عمليات تقييم منذ ٢٠١٩/١/١ ومن المزمع إجراء اثنتين أخريين مع نهاية يونيو ٢٠١٩.

ويضم برنامج "ترينير" أكثر من ١٠٠ مؤسسة عضو.

منهجية إعداد وتنظيم الدورات التدريبية.

تمّ، خلال الفترة المشمولة بالتقرير، إعداد أو تحديث عشر مجموعات مواد تدريبية معتمدة من الإيكاو.

مجموعات المواد التدريبية الصادرة عن الإيكاو و (ITPS)

باشر مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) في عام ٢٠١٩ إعداد مجموعة مواد تدريبية جديدة هي "الدورة التدريبية للتحقق بخصوص كورسيا".

والغرض من تلك الدورة هو التحقق من التقارير الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون والتي أعدها مشغلو الطائرات وفقاً لأحكام القواعد والتوصيات الدولية بشأن كورسيا.

وجرى تحديث أربع دورات قائمة هي: دورة تدريبية لمصممي التدريب (TDC) باللغتين الإنجليزية والإسبانية، ودورة التحقق من مواءمة التدريب القائم على الأداء (VCT) باللغتين الإنجليزية والإسبانية.

وتّم كذلك التحقق من مجموعتين من المواد التدريبية المعدة في إطار شركات (PTPs) مع المجلس الدولي للمطارات وهما: تطبيق أحكام الملحق الرابع عشر - تصميم وتشغيل المطارات؛ ودورة إلكترونية على استخدام نموذج الإبلاغ العالمي (GRF).

مجموعات المواد التدريبية الموحدة (STPs)

أعدت خلال فترة الإبلاغ ثلاث مجموعات مواد تدريبية موحدة .

مشاركة المتدربين في دورات الإيكاو

بلغ عدد المستفيدين من الدورات التدريبية حتى نهاية أبريل ٢٠١٩، ٩٧٥ متدرباً.



المواد التدريبية المعدة في إطار شركات (PTPs)

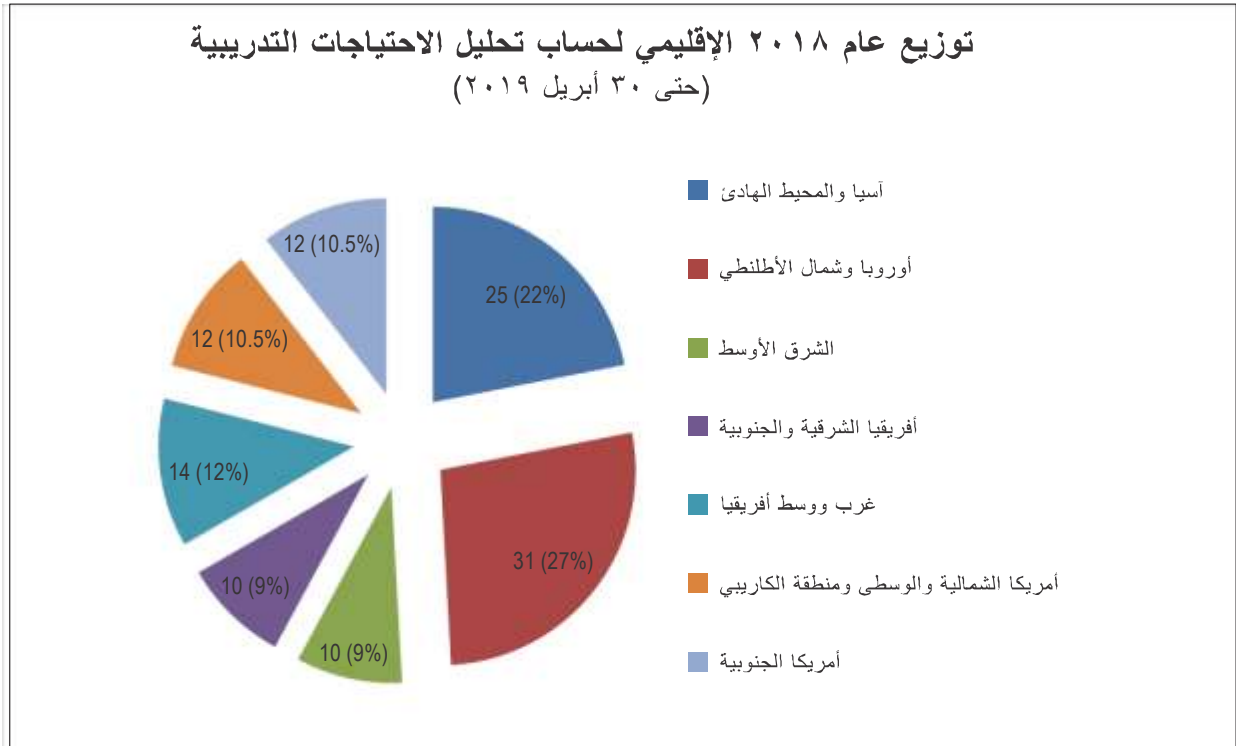
تمّ خلال الفترة المشمولة بالتقرير استخدام مجموعات المواد التدريبية المعدة في إطار شركات مع كل من جامعة واترلو، والمدرسة الوطنية للطيران المدني بفرنسا، وكلية جون مولسون لإدارة الأعمال التابعة لجامعة كونكورديا.

مبادئ توجيهية لإعداد دورات التدريب الإلكترونية

دعماً لأعضاء برنامج "ترينير" المتقدم (TPP) في إعداد دورات تدريبية إلكترونية، جرى تعميم المبادئ التوجيهية لإعداد دورات التدريب الإلكترونية على جميع الدول الأعضاء في فبراير ٢٠١٩، وأدرجت تلك المبادئ التوجيهية في الطبعة الجديدة لمواد دورات مصممي التدريب (TDC).

تحليل الاحتياجات من التدريب

حتى ٣٠/٤/٢٠١٩، بلغ مجموع مستخدمي أداة تحليل الاحتياجات من التدريب لأغراض تقييم الاحتياجات من التدريب وتحسين التدريب في مجال الطيران ١١٤ منتقياً.



الشركات في مجال التدريب

تم إبرام شراكة جديدة مع المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول).



وتركز هذه الشراكة على إعداد وتنظيم دورات تتصل بالملاحة الجوية من جانب معهد خدمات الملاحة الجوية التابع لليوروكنترول ولا سيما إدارة الأمن ضمن دورات إدارة الحركة الجوية.

مشروع التدريب الصيني

مؤلت حكومة الصين الشعبية الدورة التدريبية لمديري الإدارة العليا والمتوسطة لدى هيئة الطيران المدني (CAA SMMTC) للارتقاء بمهارات مديري الإدارة العليا والمتوسطة لدى الهيئة على الإدارة الفعالة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بمجالات السلامة والملاحة الجوية والأمن والتسهيلات.

وحتى ٢٠١٩/٤/٣٠ قدمت منح لستمائة وأربعة من أصحاب الطلبات من ١٢١ دولة و٦ منظمات إقليمية لمراقبة السلامة لحضور ٢٥ دورة خلال عامي ٢٠١٨ و٢٠١٩.

الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP)

خلال النصف الأول من عام ٢٠١٩، عقدت فرقة المهام المعنية بالجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران أول اجتماع لها. وتعنى فرقة المهام بإعداد إطار للبرنامج ليشكل أساساً لتحديد استراتيجيات لمعالجة المسائل المتصلة ببرنامج المهنيين. وسوف يُستخدم ذلك الإطار لهيكله دليل تنفيذ البرنامج لمساعدة الدول في إعداد خططها الوطنية والإقليمية للوفاء باحتياجاتها في هذا المجال. كما جرى خلال نفس المدة، إدماج التوقعات المحدثة للحركة الجوية على المدى الطويل ضمن برنامج تفاعلي حديث يتيح للدول وغيرها من المنتفعين إصدار توقعات للحركة والعمليات مصممة خصيصاً بمستويات مختلفة من التفصيل (حسب الطرق الجوية وأزواج المطارات). ويتيح هذا التطبيق إعداد توقعات للاحتياجات من العاملين المجازين بمن فيهم الطيارون ومراقبو الحركة الجوية وعمال الصيانة وطواقم المقصورة. علاوة على ذلك، استحدثت عملية لرصد الاتجاهات الجسناية بين العاملين المجازين. وأخيراً يجري التنسيق لتنظيم حدث خاص بالشباب تحت عنوان "بين الحلم والواقع" في إطار معرض الابتكارات الذي ستنظمه الإيكاو في سبتمبر.

المساواة بين الجنسين

تمّ إحياء اليوم العالمي للمرأة يوم ٢٠١٩/٣/٨ تحت عنوان "فكر بالمساواة، ابن بذكاء، وأبدع لإجل التغيير"، وشارك في إحياء هذه المناسبة الإيكاو واتحاد النقل الجوي الدولي "إياتا" والمجلس الدولي للمطارات، حيث اجتمع موظفو هذه المنظمات في مقر الإيكاو. وشارك في الفعاليات قادة نسوة من المنظمات الثلاث وقطاع الطيران، عرضن نظرة المرأة إلى الحالة فيما يخص المساواة بين الجنسين في القطاع.

برنامج التعاون الفني

قُدِّر إجمالي برنامج التعاون الفني الذي تنفذه الإيكاو، حتى ٢٠١٩/٦/٣٠، ٢٨,٥ مليون دولار أمريكي. وتوجد قيد التنفيذ، في إطار هذا البرنامج، ٩٠ مشروعاً للتعاون الفني ممولة من الدولة المستفيدة نفسها، ضمن صناديق استثمارية مختلفة، فضلاً عن مشروعين للمساعدة الفنية وثلاثة مشاريع تابعة لبرنامج المتطوعين في مجال الطيران، وذلك في ١٤١ بلداً. ومن المزمع تنفيذ مشاريع أخرى بمبلغ ٩٢,٣ مليون دولار أمريكي في ٢٠١٩.



برنامج التعاون الفني حسب الأقاليم (بملايين الدولارات الأمريكية)

حتى ٢٠١٩/٦/٣٠	حتى ٢٠١٨/٦/٣٠	الإقليم
٥,٤٩	٥,٤٤	أفريقيا
١٨,٧١	٢٩,٣٩	الأمريكتان
١,٤٠	١,٢٣	آسيا والمحيط الهادئ
٠,٢٣	٠,١٨	أوروبا
٢,٦٥	٣,٤٣	الشرق الأوسط
٢٨,٤٨	٣٩,٦٧	المجموع

المشاريع المعتمدة حديثاً والمشاريع المحدثة

من مشاريع التعاون الفني الضخمة المعتمدة والمحدثة خلال النصف الأول من سنة ٢٠١٩ ما يلي:

- الصومال - المساعدة من أجل تعزيز منظومة الطيران المدني في الصومال (SOM18801)
- أثيوبيا - اتفاق بشأن خدمة مشتريات الطيران المدني (CAPS) (ETH19701)
- مشروع إقليمي - البرنامج التعاوني لأمن الطيران (RAS04901)

تشمل مشاريع برنامج الإيكاو الجديد للمتطوعين في مجال الطيران المعتمدة خلال هذه الفترة ما يلي:

- المشروع الإقليمي - مساعدة برنامج المتطوعين في مجال الطيران للدراسة بشأن مساعدة الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS) (RAS19301).

أموال الجهات المانحة

وردت إسهامات من الجهات المانحة لتمويل مشاريع التعاون الفني الآتية:

- مشروع إقليمي - برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطيران - شمالي آسيا (COSCAP-NA) (RAS02901) - منحة من إيرباص بمبلغ ٥٠ ٠٠٠ دولار أمريكي
- مشروع إقليمي - برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطيران - جنوبي آسيا (COSCAP-SA) (RAS97902) - منحة من إيرباص بمبلغ ٥٠ ٠٠٠ دولار أمريكي
- مشروع إقليمي - برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطيران - جنوب شرقي آسيا (COSCAP-SEA) (RAS97903) - منحة من إيرباص بمبلغ ١٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي ومن بونينغ بمبلغ ٣ ٧٥٠ دولار أمريكي



الصناديق الطوعية للإيكاو

لم تقدم، خلال الفترة المشمولة بالتقرير، أي مساهمات إضافية من الصناديق الطوعية للإيكاو لأغراض مشاريع المساعدة الفنية الممولة من خلال إدارة التعاون الفني. لكن تم تحويل أموال بمبلغ ٢٠ ٠٠٠ دولار أمريكي من المشروع رقم RAS18801 (المساعدة الفنية) لتنفيذ المشروع RAS19301 ضمن برنامج المتطوعين.

توظيف الخبراء

تمّ توظيف ١٦٧ من الخبراء والاستشاريين الميدانيين الدوليين حتى ٢٠١٩/٦/٣٠، منهم ١٦١ (٦ من الإناث و ١٥٥ من الذكور) تم نشرهم في الميدان، بالإضافة إلى ٧٤٣ من موظفي المشاريع المحليين ليصبح المجموع ٩٨٣ مسؤولاً عاملاً، بما في ذلك ٧٩ (٨ من الإناث و ٧١ من الذكور) من الخبراء والاستشاريين الميدانيين الدوليين الذين كانوا أصلاً عاملين في الميدان على المشاريع الجارية.

التدريب في مجال الطيران المدني

تمّ خلال هذه الفترة تقديم ٣٢٣ زمالة (٥٢ من المستفيدين إناث و ٢٧١ ذكور) لمدة ٨٩,٦ شهر/عمل، منها ١٥٦ جائزة وذلك في إطار مذكرة تفاهم أبرمتها الإيكاو مع جمهورية كوريا وسنغافورة تتعلق بتوفير التدريب بتمويل من هذين البلدين بإدارة من الإيكاو.

علاوة على ذلك، ساهمت برامج التدريب المحلي التي يشرف عليها متدربون في إطار مشاريع التعاون الفني في تدريب ١٧٤٨ شخصاً من موظفي إدارة الطيران المدني (٣٦٧ من الإناث و ١٣٨١ من الذكور)، و ٢٤٣ فرداً (٣٧ من الإناث و ٢٠٦ من الذكور) من جانب موردين في إطار المكون الخاص بالمشتريات من مشاريع التعاون الفني.

المعدات والعقود من الباطن

صدر ١٥٩ إذن شراء وعقود من الباطن حيث بلغ إجمالي النفقات الخاصة بشراء المعدات الميدانية ١٣,٥ مليون دولار أمريكي.

ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

بلغت تقديرات إيرادات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، حتى ٢٠١٩/٦/٣٠، ٥,٤ ملايين دولار أمريكي، بينما بلغت النفقات ٥,١ ملايين دولار أمريكي، وبذلك تجاوزت تقديرات الإيرادات النفقات بمبلغ ٠,٣ مليون دولار أمريكي.

استراتيجيات الدعم

الخدمات القانونية والعلاقات الخارجية

تسوية الخلافات

البرازيل والولايات المتحدة (٢٠١٦)

عُرض على المجلس في دوراته ٢١٣ و ٢١٤ و ٢١٥ تقارير مرحلية بشأن التقدم المُحرز في المفاوضات بين الطرف المدّعي (البرازيل) والمدّعى عليه (الولايات المتحدة). وأبلغ المجلس بأن ممثلي الطرفين قد عقدا اجتماعين موضوعيين في عام ٢٠١٨، وبأنهما أحرزا تقدماً طيباً نحو التوصل إلى تسوية للنزاع فيما بينهما، وسيواصلان المناقشات بهدف اختتام المفاوضات في أقرب وقت ممكن. وفي ضوء ما تقدم، دعا المجلس الطرفين إلى مواصلة مفاوضاتهما بغية التعجيل بالتوصل إلى تسوية مرضية لخلافهما. وكرر المجلس التأكيد على أن القرار الذي اتُخذ في الجلسة الثامنة من دورته ٢١٢ لا يزال سارياً فيما يتصل بتعليق تسجيل رد المدّعي على المذكرة المضادة التي قدّمها المدّعى عليه في ٣١/٨/٢٠١٧.

وخلال الدورة ٢١٦، قُدّم إلى المجلس تقرير مرحلي عن الحالة فيما يخصّ المفاوضات بين الطرف المدّعي (البرازيل) والطرف المدّعى عليه (الولايات المتحدة) يفيد، في جملة أمور، بأن الطرفين اتخذا خطوات لإنشاء مجموعة عمل تتشكل من خبراء فنيين من البرازيل والولايات المتحدة مهمتها إعداد مشروع تعاوني لتحديد أفضل الممارسات فيما يتعلق بتطبيق المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، بما يتماشى والمناقشات التي جرت إبان الدورة ٣٩ للجمعية العمومية. وأفاد التقرير أيضاً بأن الطرفين سيواصلان محادثتهما لحل خلافهما وأنهما يرغبان في إنهاء تلك المحادثات في أقرب وقت ممكن، وقرّر المجلس إبقاء المسألة قيد نظره على أساس أن يحصل من الأمانة العامة في دورة لاحقة على آخر المعلومات بشأن أحدث التطورات.

الطلب المقدم بموجب المادة ٥٤ (ن) من اتفاقية شيكاغو

نظر المجلس، في الجلسة الأولى من دورته ٢١٤، التي عقدها في ١٧/٥/٢٠١٨، في طلب قدمته دولة الإمارات العربية المتحدة عملاً بالمادة ٥٤ (ن) من اتفاقية شيكاغو، بشأن ثلاثة "حوادث خطيرة في مجال السلامة الجوية" تتعلق بمقاتلات نفائذ قطرية وطائرات مدنية مسجلة في دولة الإمارات العربية المتحدة وقعت يومي ١٥/١/٢٠١٨ و ٢٦/٣/٢٠١٨. وقام المجلس، بعد نظره في الطلب المذكور، بحث الدولتين العضويتين على مواصلة التعاون، لا سيما من أجل تعزيز سلامة وأمن الطيران المدني الدولي وكفاءته واستدامته.

قطر والبحرين ومصر والمملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة (٢٠١٧) — الطلب (أ)؛ قطر والبحرين

ومصر ودولة الإمارات العربية المتحدة (٢٠١٧) — الطلب (ب)

في ١٩/٣/٢٠١٨، قَدّم المدّعى عليهم في كل من الطلب (أ) والطلب (ب) بصورة مشتركة بيانات الاعتراض الأولى التي تشكك في اختصاص المجلس في معالجة المسائل التي أثارها المدّعي (قطر). وفي ١/٥/٢٠١٨، قدم المدّعي تعليقات رداً على بيانات الاعتراض الأولى (الدفع الابتدائية) بشأن كلا الطلبين (أ) و(ب). وعلاوة على ذلك، في ١٢/٦/٢٠١٨، قَدّم المدّعى عليهم بصورة مشتركة مذكرتين تعقيبيتين على رد المدّعي على كلا الطلبين (أ) و(ب). وبعد الاستماع إلى المرافعات الشفوية من الأطراف المعنية بشأن الدفع الابتدائية، قرر المجلس، في جلسته الثامنة من دورته ٢١٤ التي عقدها في



٢٦/٦/٢٠١٨، رفض الدفوع الابتدائية للمدعى عليهم في كلتا القضيتين. وأبلغ المجلس، في الجلسة الأولى من دورته ٢١٥، بأن قلم محكمة العدل الدولية قد أخطر الإيكاو رسمياً بأن المدعى عليهم في كلا الطرفين (أ) و(ب) أودعوا لدى محكمة العدل الدولية، في ٤/٧/٢٠١٨، طلبات إقامة دعوى في القضية بشأن الطعن المتعلقة باختصاص مجلس الإيكاو بموجب المادة ٨٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (البحرين ومصر والمملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة ضد قطر، وكذلك في القضية بشأن الطعن المتعلقة باختصاص مجلس الإيكاو بموجب القسم الثاني من المادة الثانية من اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية لسنة ١٩٤٤ (البحرين ومصر ودولة الإمارات العربية المتحدة ضد قطر).

قُدِّم إلى المجلس، في دورته ٢١٦، تقرير شفوي عن الدعويين المودعتين من قطر، في أكتوبر ٢٠١٧، بموجب المادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو، وتم التأكيد بأن المدعى عليهم، كل على حدة، في الدعويين - الطلب (أ) والطلب (ب) - قدما طعنين لدى محكمة العدل الدولية بشأن قرار المجلس المؤرخ ٢٩/٦/٢٠١٨. وحيث إن الطعنين لا يزالان قيد البت في محكمة العدل الدولية، اتفق المجلس، بصرف النظر عن قراره السابق بإبقاء المسألة قيد نظره، على تعليق النظر في هذه المسألة لحين صدور حكم من محكمة العدل الدولية بخصوص الطعنين.

الجوانب القانونية للطائرات بدون طيار

وافق المجلس، في الجلسة الخامسة من دورته ٢١٥ التي عقدها في ٧/١١/٢٠١٨، على إضافة هذا البند إلى برنامج عمل اللجنة القانونية. واستناداً إلى ردود الدول على استبيان عام ٢٠١٦ (كتاب المنظمة LE 4/63-16/77) بشأن التشريعات الوطنية والمسائل القانونية الدولية ذات الصلة بنظم الطائرات الموجهة عن بُعد (RPAS)، خلصت اللجنة إلى أن الجوانب القانونية لعمليات نظم الطائرات الموجهة عن بُعد جديرة بمواصلة النظر فيها، وأنشأت فريق عمل لمعالجة الجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات غير المأهولة (بدون طيار) ودمجها في الطيران المدني. ومن المقرر أن تتزامن اجتماعات الفريق مع اجتماعات فريق خبراء نظم الطائرات الموجهة عن بُعد، وذلك تعزيزاً للمواومة والتآزر مع العمل الفني والقانوني الجاري في المنظمة.

إرشادات بشأن تضارب المصالح

عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٩-٨ الذي حدد الاعمال المقبلة للمنظمة بشأن موضوع تضارب المصالح في الطيران المدني، وضعت الأمانة العامة خلاصة وافية بأحكام الإيكاو ("إرشادات الإيكاو بشأن تضارب المصالح في الطيران المدني") قُدمت إلى اللجنة القانونية في دورتها السابعة والثلاثين. وتتألف هذه الخلاصة من أحكام الإيكاو المتعلقة بتضارب المصالح المتعلقة بالسلامة الجوية وأمن الطيران والتحقيق في الحوادث والوقائع، فضلاً عن الأحكام الخاصة بسياسة النقل الجوي الواردة في الملاحق الثالث عشر والسابع عشر والتاسع عشر وأيضاً في أكثر من دزينة من أدلة الإيكاو. وسوف تُتاح هذه الخلاصة الوافية في شكل دائم بجميع لغات عمل الإيكاو عملاً بطلب اللجنة القانونية.

التحديات الإلكترونية ضد الطيران المدني

بعد أن أُدرج في برنامج عمل اللجنة القانونية بند "النظر في مدى كفاية مواثيق قانون الجو الدولي القائمة في التصدي للتهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني"، شاركت الإدارة القانونية (LEB) في الاجتماع الأول لمجموعة الدراسة التابعة



لأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGG) — والمجموعة الفرعية للبحوث المعنية بالجوانب القانونية (RSGLEG)، المنعقد في ٢٢/١١/٢٠١٨ وساعدت المجموعة الفرعية على تحديد نطاق عملها، وإجراء تحليل أولي للردود التي وردت من ٦١ دولة وإقليمياً على دراسة استقصائية بشأن الأحكام القانونية المحلية المنطبقة على الأمن الإلكتروني والاتفاق على منهجية لإجراء المزيد من التحليل للردود. كما عرضت الإدارة القانونية معاهدات قانون الجو الدولي المنطبقة على الهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني، وخُصت إلى أن التصديق على اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠ يُعد خطوة إلى الأمام نحو إيجاد إطار قانوني مناسب للتصدي للتهديدات الإلكترونية. وقد وافقت المجموعة الفرعية للبحوث المعنية بالجوانب القانونية على مواصلة دراسة ما إذا كان هناك حاجة إلى وضع موثيق دولية جديدة لمعالجة الأمن الإلكتروني وبأي شكل ستكون، وعلى إحالة استنتاجاتها إلى اللجنة القانونية. ووافقت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني، في اجتماعها الخامس الذي عقده في ٢٣/١١/٢٠١٨، على إدراج إجراءات بشأن التشريعات واللوائح والعمل على الترويج للتصديق على موثيق بيجين في إطار استراتيجية الأمن الإلكتروني.

تنفيذ المادة ٢١

عقدت فرقة العمل المعنية بتنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو (A21TF) اجتماعها الثاني في مونتريال يومي ١٠ و١١/٤/٢٠١٨. وقد وافقت فرقة العمل، بعد مداواتها، على أن توصي اللجنة القانونية بدعم العمل الجاري الذي تقوم به الأمانة العامة من أجل تطوير شبكة تسجيل الطائرات (ARN) كحل طويل الأجل ممكن لمساعدة الدول الأعضاء على الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ٢١. وعملاً بما تقدم، أنشأت فرقة العمل المجموعة الفرعية التابعة لشبكة تسجيل الطائرات (ARNSG) من أجل مساعدة الأمانة العامة على تطوير شبكة تسجيل الطائرات. وكحل مؤقت، وافقت فرقة العمل أيضاً على التوصية بشهادة نموذجية لشطب الطائرة من السجل، وهو ما أقرته اللجنة القانونية من حيث المبدأ. وأكدت فرقة العمل على ضرورة العمل في تعاون مع الهيئات الأخرى ذات الصلة في الإيكاو، مثل فرقة العمل المعنية بقبالية النقل عبر الحدود (XBT) وفريق خبراء صلاحية الطائرات للطيران.

على إثر صدور توصيات الاجتماع الثاني لفرقة العمل المعنية بتنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو (A21TF) المنعقد يومي ١٠ و١١/٤/٢٠١٨، التي أيدتها اللجنة القانونية في دورتها السابعة والثلاثين، عرضت الأمانة العامة نموذج شهادة شطب الطائرة من السجل، الذي اقترحته فرقة العمل المعنية بتنفيذ المادة ٢١ على فرقة العمل المعنية بقبالية النقل عبر الحدود (XBT-TF) للنظر فيه في اجتماعها الثالث المنعقد في مونتريال من ٢٩/١ إلى ١/٢/٢٠١٩.

المسائل القانونية المتصلة بالركاب غير المنضبطين

أنجزت فرقة العمل المعنية بالجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين عملها على تحديث كتاب الإيكاو الدوري ٢٨٨ - "المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين/المشاغبين"، بعد اعتماد "بروتوكول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات" (بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤) عملاً بقرار المؤتمر الدبلوماسي. وقُدّم مشروع دليل لتحديث الكتاب الدوري ٢٨٨، مشفوعاً بتقرير عن أعمال فرقة العمل على مدى أربع جلسات، إلى الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية (٤-٩/٢٠١٨). وأيدت اللجنة القانونية، مع التقدير، العمل الذي تقوم به فرقة العمل، ووافقت على توصياتها بأن: تكون الإرشادات المتعلقة بتحديث الكتاب الدوري ٢٨٨ في شكل دليل؛ وأن تنشئ الإيكاو



قاعدة بيانات للتشريعات الجنائية للدول بشأن الجرائم التي يرتكبها الركاب غير المنضبطين والمشاعين (مع ربطها بالمواقع الإلكترونية ذات الصلة لدى الدول الأعضاء)؛ وأن تُجري الأمانة العامة دراسة استقصائية تستفسر فيها من الدول الأعضاء عن الجزاءات الإدارية أو النظم المماثلة التي وضعتها للتعامل مع الركاب غير المنضبطين والمشاعين؛ وأن تُجري الإيكاو استعراضاً للنهج المتبع بشأن استخدام مصطلحي "غير منضبط" و"مشاغب"، بهدف تحقيق الاتساق بين مطبوعات الإيكاو. وفي ٢٠١٨/١١/٧، أحاط المجلس علماً بتقرير اللجنة القانونية دون إبداء تعليق على مشروع الدليل الذي سيُنشر في عام ٢٠١٩.

وصدرت نسخة مسبقة من الدليل بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشاعين (Doc 10117) باللغة الإنجليزية بتاريخ ٢٠١٩/٥/٦. ويحدّث هذا الدليل كتاب الإيكاو الدوري ٢٨٨ - المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين/المشاعين بعد اعتماد بروتوكول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات (بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤). وبحلول ٢٠١٩/٥/١، كانت هناك ٨ عمليات تصديق على البروتوكول و١١ عملية انضمام. وهناك حاجة إلى ثلاث عمليات تصديق/انضمام أخرى فقط كي يدخل البروتوكول حيّز النفاذ.

جوانب السلامة من عملية التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرراً

نشرت الإيكاو في ٢٠١٨/٣/٢١ "دليل تنفيذ المادة ٨٣ مكرراً من اتفاقية الطيران المدني" (Doc 10059). واستمر العمل بشأن توصيات فرقة العمل المعنية بالمادة ٨٣ مكرراً، بصيغتها التي اعتمدها بها المجلس في جلسته السابعة من دورته ٢٠٧، مع إحراز تقدم في الأعمال التحضيرية لإنشاء نظام تسجيل ونشر تفاعلي قائم على الإنترنت للاتفاقات والترتيبات الأخرى المبرمة في مجال الطيران في إطار المادة ٨٣ مكرراً، بما في ذلك العمل الابتدائي بشأن تصميم النظام. وقد وافقت لجنة الملاحة الجوية، في جلستها ٢٠٨ التي عقدها في يونيو ٢٠١٨، على التعديلات المدخلة على الملحق السادس من اتفاقية شيكاغو، واحالتها إلى الدول الأعضاء والمنظمات الدولية المختصة للتعليق عليها.

وقامت لجنة الملاحة الجوية، في دورتها ٢١٠، المنعقدة في مارس ٢٠١٩، بالاستعراض النهائي للتعديلات على الملحق السادس باتفاقية شيكاغو، وأصدرت توصية إلى المجلس باعتماد تلك التعديلات على أن تكون قابلة للانطباق بتاريخ ٢٠٢٠/١١/٥.

تحديد وضع الطائرة - مدنية / تابعة للدولة

استناداً إلى ردود الدول على استبيان عام ٢٠١٦ (كتاب المنظمة LE 4/50-16/86) المتعلق بالمشاكل العملية التي تواجهها الدول بسبب تصنيف "الطائرات المدنية/التابعة للدولة"، قررت اللجنة القانونية في دورتها السابعة والثلاثين ما يلي:

أ) الإشارة إلى استمرار صلاحية الآراء والتوصيات الواردة في الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة عام ١٩٩٣ بشأن الطائرات المدنية/ التابعة للدولة بالنسبة لمسألة تحديد وضع الطائرة بوصفها مدنية أو تابعة للدولة، والتي يتعين إتاحتها للدول بطريقة أيسر منالاً؛



- ب) توصي المجلس بتشجيع الدول على التعاون فيما بينها لمعالجة المسائل التشغيلية المتصلة بوضع الطائرة بوصفها مدنية أو تابعة للدولة و/أو تبادل أفضل الممارسات لتنفيذ المادة ٣ ب) من اتفاقية شيكاغو، سواء من خلال المشاورات المباشرة أو من خلال منتديات الإيكاو أو المجموعات الإقليمية المناسبة؛
- ج) إزالة البند "تحديد وضع الطائرة - مدنية / تابعة للدولة" من برنامج العمل العام للجنة القانونية.

الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (معدات الطائرات)

وافق المجلس، في دورته ٢١٤ التي عقدها في يونيو ٢٠١٨، على إعادة تعيين شركة Aviareto Ltd. بوصفها أمين السجل الدولي للضمانات على معدات الطائرات لفترة ولاية رابعة تبدأ في ٢٠٢١/٣/١. ونظراً لأن فترة الثلاث سنوات لعضوية لجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي (CESAIR) قد انتهت في ٢٠١٨/٧/١، فقد عين المجلس خمسة عشر عضواً رشحتهم البرازيل وكندا والصين وفرنسا وإيرلندا وكينيا والكويت والمكسيك ونيجيرو والاتحاد الروسي وسنغافورة وجنوب أفريقيا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة. وعقدت لجنة CESAIR اجتماعها الثامن في مقر الإيكاو في مونتريال خلال الفترة ٢٩-٣١/٨/٢٠١٨، وذلك بغرض النظر أساساً في التغييرات التي اقترحتها أمين السجل في "لائحة السجل الدولي وإجراءاته" (Doc 9864). وستقدم التغييرات الموصى بها إلى المجلس في دورته ٢١٦ المقرر عقدها في فبراير/مارس ٢٠١٩. وقد انتخبت لجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي السيدة ي. يانغ (الصين) رئيسة لها وأعدت انتخاب السيدة س. ه. تان (سنغافورة) نائبة للرئيسة لفترة الثلاث سنوات التالية. وفي ٢٠١٨/١٢/٣١، كان هناك ٧٤ طرفاً في "اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (اتفاقية كيب تاون) وبروتوكول اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة بشأن المسائل الخاصة بمعدات الطائرات" (بروتوكول الطائرات).

وافق المجلس، في دورته ٢١٦ المنعقدة في مارس ٢٠١٩، التغييرات التي أوصت لجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي (CESAIR) بإدخالها على الوثيقة (Doc 9864)، في اجتماعها الثامن المنعقد في أغسطس ٢٠١٨. وقد بلغ عدد الأطراف في اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الخاص بالطائرات ٧٦ طرفاً حتى ٢٠١٩/٥/١.

الترويج للتصديق على موثيق قانون الجو الدولي

واصل رئيس المجلس والأمانة العامة الترويج للتصديق على موثيق قانون الجو الدولي أثناء زيارتهما إلى الدول الأعضاء واجتماعاتهما مع مسؤولي الحكومات رفيعي المستوى.

وكانت جمهورية كوريا قد استضافت خلال يومي ٢٤ و٢٥ مايو ٢٠١٨ حلقة دراسية قانونية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ للترويج لموئيق بيجين وبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤، واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، واتفاقية كيب تاون وبروتوكولها الخاص بالطائرات لعام ٢٠٠١، والبروتوكولات المعدلة للمادتين ٥٠ (أ) و٥٦ من اتفاقية شيكاغو. وحضر الحلقة الدراسية ما يقرب من ٦٠٠ مشارك ينتمون إلى أكثر من ٣٠ دولة عضواً.

وقدمت الإدارة القانونية (LEB) المساعدة لمكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) من أجل إعداد وتنظيم الدورة التدريبية في مجال قانون الجو الدولي، التي تروج، ضمن جملة أمور، للتصديق على موثيق قانون الجو الدولي. وقد استفاد من هذه الدورة التدريبية التي قُدمت في مقر الإيكاو وفي الأقاليم خلال عام ٢٠١٨ قرابة ١٥٠ مشاركاً.



وُدعت الدول الأعضاء بواسطة كتاب المنظمة LE 4/75.1-19/37 المؤرخ ٢٠١٩/٤/١٨ إلى المشاركة في الحدث الأول الخاص بمعاهدات الإيكاو تحت عنوان "قرن من المعاهدات الدولية لقانون الجو" الذي سَيُنظَّم يومي ٢٤ و٢٥/٩/٢٠١٩ بالموازاة مع الدورة الأربعين للجمعية العمومية. والغرض من هذه المناسبة هو الترويج للتصديق، على هامش الدورة الأربعين، على المعاهدات متعددة الأطراف لقانون الجو من خلال توفير تسهيلات لإيداع صكوك التصديق أو الانضمام إلى المعاهدات الدولية لقانون الجو التي تعمل الإيكاو وديعا لها.

دومينيكا - الدولة العضو الـ١٩٣ بالإيكاو

أودعت كومنولث دومينيكا، يوم ٢٠١٩/٣/١٤، اشعارا بالانضمام إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي لدى حكومة الولايات المتحدة. وأصبح الانضمام ساريا بتاريخ ٢٠١٩/٤/١٣ مما جعل من دومينيكا الدولة العضو الـ١٩٣ بالإيكاو.

استعراض حدود المسؤولية بموجب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

تتضمن حدود المسؤولية المقررة بموجب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ آلية ذاتية للاستعراض الدوري، تُستخدم كأداة لمنع تراجع حدود المسؤولية بسبب ظروف التضخم مع مرور الزمن. وبناء عليه، أُجرت الإيكاو، بوصفها وديعا للاتفاقية الاستعراض الثالث لحدود المسؤولية، عملا بالمادة ٢٤ من الاتفاقية.

ويُعبر عن تلك الحدود بحقوق السحب الخاصة. واستنادا إلى البيانات الواردة من صندوق النقد الدولي وهو الهيئة المكلفة بإدارة حقوق السحب الخاصة، إرثني أنه تمّ إعمال العتبة المحددة في الاتفاق التي يتعين عندها مراجعة الحدود تصاعديا. ويبلغ معامل التعديل المقرر ١٤%. وتتصّ المادة ٢٤ (٢) من الاتفاقية على أن ذلك التعديل سيكون ملزما لجميع الدول الأطراف ما لم تعترض أغليبتها لدى الإيكاو ضمن فترة محددة تقرها المنظمة. وسيصدر عما قريب كتاب منظمة يشرح الإجراء أعلاه.

استعراض قواعد الإيكاو لتسوية الخلافات

على إثر انعقاد الدورة ٣٧ للجنة القانونية (٢٠١٨/٩/٧-٤)، أنشئ في عام ٢٠١٩ فريق عامل لاستعراض قواعد الإيكاو لتسوية الخلافات مع مراعاة أمور منها أفضل الممارسات، والوثائق المقارنة المعمول بها لأغراض مماثلة في هيئات أخرى بمنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الحكومية، ولا سيما قواعد محكمة العدل الدولية. وعقد الفريق العامل اجتماعه الأول في مونتريال من ٧ إلى ٢٠١٩/٥/٩ لإقرار أساليب عمله وإعداد خارطة طريق لأداء مهامه.

إدارة الموارد البشرية

كان عدد الوظائف الثابتة بالمنظمة ٥٩٧ وظيفة في نهاية يونيو ٢٠١٩، منها ٣٠٩ وظيفة من الفئة الفنية والفئات العليا و٢٨٨ وظيفة من فئة الخدمات العامة. وبلغت نسبة النساء في الوظائف من الفئتين ٣٠ في المئة.

استمر العمل على أول استراتيجية للموظفين بالإيكاو، بالاستناد إلى أفضل الممارسات المتبعة داخل منظومة الأمم المتحدة ومن خلال عملية تشاورية بمشاركة الإدارة العليا وسائر الموظفين الأساسيين فضلا عن مجموعة تركيز منتقاة من بين العاملين في مختلف وحدات المنظمة. وسينتهي إعداد الاستراتيجية في عام ٢٠١٩ بما يتوافق على نحو كامل مع خطة الأعمال وميزانية الفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢. وتشكّل الاستراتيجية مخططا يبين الأساليب التي ستتبعها الإيكاو في دعم القوى العاملة



وزيادة عددهم والاحتفاظ بهم والإفادة منهم، بحيث تتحول الإيكاو إلى منظمة تتمحور حول موظفيها وترتكز على الارتقاء بقدراتهم من أجل الوفاء بولايتها على نحو يتسم بالكفاءة والفعالية.

وقد أدخل تغيير غير جوهري على مدونة الخدمة حيث أصبح النص محايداً من حيث الجنس بغية استكمال الخطة التنفيذية في إطار برنامج المساواة بين الجنسين الذي أقره المجلس.

الخدمات اللغوية

سيتم، في إطار مشروع نظام إدارة الخدمات اللغوية، وضع الاختصاصات في صيغتها النهائية لطلب العروض، حيث سيجرى تحليل الردود خلال النصف الثاني من عام ٢٠١٩. وبالموازاة مع ذلك، يتم تقييم الأدوات المستخدمة في الأمم المتحدة. وبعد ذلك، سيتخذ القرار بخصوص أفضل الحلول فيما يخص إدارة الوثائق بالإيكاو.

شاركت الإيكاو في الإجتماع المشترك بين الوكالات المعني بترتيبات اللغات والوثائق والمنشورات (IAMLADP)، الذي انعقد في بروكسل من ٢٧ إلى ٢٩/٥/٢٠١٩. واستضاف الاجتماع الاتحاد الأوروبي، بمشاركة أكثر من ٥٠ منظمة دولية. ونوقشت طائفة واسعة من المواضيع وتم تبادل أفضل الممارسات بشأن إدارة شؤون الترجمة التحريرية والفورية وخدمات المؤتمرات والوثائق. وقد تعهد المشاركون، بالنظر إلى الطبيعة المعقدة لتعددية الأطراف والتعاون الدولي، بالالتزام بمبدأ تعدد اللغات، وتعزيز تبادل المعارف بخصوص التكنولوجيات الجديدة في المجال اللغوي، واغتنام الفرض السانحة التي تتيحها الابتكارات المتمحورة حول الانسان والنكاء الاصطناعي.

وشاركت الإيكاو أيضاً في الاجتماع السنوي الدولي المشترك بشأن الاستعانة بالحاسوب في الترجمة والمصطلحات المنعقد في لوكسمبرغ من ١٣ إلى ١٥/٥/٢٠١٩. ويمثل هذا الاجتماع منتدى للتعاون وتبادل الخبرات في مجال الترجمة بالاستعانة بالحاسوب، والمصطلحات والوثائق. وقد درس الاجتماع كيفية اسهام التكنولوجيات والابتكار في تغيير طبيعة المهن اللغوية. وأكد أيضاً على أهمية التعاون فيما بين المنظمات ومع الأوساط الأكاديمية لتيسير تبادل المعارف والخبرات للإفادة من الإمكانيات التي توفرها هذه التكنولوجيات مع تصميم استراتيجيات شاملة تستند إلى رأس المال الخدمات اللغوية وهم: اللسانيون.

إدارة المعلومات

استُكملت في وقت مبكر من عام ٢٠١٩، عملية تطوير نظام تخطيط الموارد المؤسسية (ERP)، الذي يدعم جميع الأنشطة المالية وأنشطة المشتريات والموارد البشرية بالمنظمة. وتمثلت عملية التطوير في آخر نسخة حظيت بالدعم الكامل من البائع. وتتضمن هذه النسخة واجهة ببنية تفاعلية مع المستخدم ووظائف جديدة. ويوشر مشروع لاستعراض إجراءات العمل في ربوع المنظمة وترشيدها وأتمتها. ومن المتوقع أن تقضي عملية التطوير إلى زيادة الانتاجية وضمان استمرار الخدمات. كما جرى تطوير خدمة (SharePoint) التي يستند إليها مضمون البوابة وتطبيقاتها في كل وحدات المنظمة في صيغة جديدة تحظى بالدعم الكامل من جانب ناشرها على مدى السنوات الخمس القادمة.

جرى تحضير كل الأنشطة اللازمة لانعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية: نظام التصويت الإلكتروني، بث الجلسات على الانترنت ونشر المواضيع المحددة. وتواصلت الجهود من أجل زيادة المرونة في مجال الأمن الإلكتروني عبر تطبيق الحلول الخاصة بأمن تكنولوجيا المعلومات. علاوة على ذلك، تم تزويد كل محطة عمل وخادوم بحائط إلكتروني واق من الجيل المقبل كحل وقائي أخير.



ويجري تقييم الشبكة وإعادة تصميمها مع مراعاة التوصيات العديدة الصادرة عن القطاع وخبراء الأمم المتحدة على النحو المتوقع في خطة عمل أمن المعلومات. وسعياً إلى الحفاظ على القدرة والتوافر، سيتم بشكل تدريجي تجديد الحواسيب والقدرة التخزينية في المقر والمكاتب الإقليمية.

أنشئ مكتب جديد لإدارة كل مشاريع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات عبر المنظمة، بغرض تحسين الإشراف والحكمة بالنسبة لذلك النوع من المشاريع بصرف النظر عن الوحدة المسؤولة عن أصل المشروع أو ملكيته. وستُسند إلى وحدة جديدة مهمة إدارة الخدمات ذات الصلة وشؤون الموظفين المعنيين من خلال الإشراف على الهيكل المؤسسي وإدارة المشاريع.

الأنشطة المدرة للإيرادات

تشير النتائج التي حققها الصندوق الفرعي لدرّ الإيرادات خلال النصف الأول من سنة ٢٠١٩ إلى أن الوحدات الخاصة ببيع المنشورات وتنظيم الأحداث وترخيص المنتجات والتدريب، حققت النتائج المتوقعة في الميزانية. وينصب التركيز حالياً على استكشاف فرص جديدة لتحقيق العائدات من المنشورات والمناسبات لمواصلة دعم ميزانية المنظمة.

اقتُني برنامج رقمي جديد لبيع وتوزيع منشورات الإيكاو ووثائقها مع حماية الملكية الفكرية للمنظمة. ويُسهّم تنظيم مناسبات جديدة في المقر وفي الأقاليم والبيث المباشر عبر الانترنت للأحداث وعروض (SkyTalks) في إقامة التوازن من حيث درّ العائدات مع دعم الأهداف الاستراتيجية للمنظمة. ولا تزال مطبعة الإيكاو تسجّل تحسناً من حيث الكفاءة مع اكتساب الموظفين الخبرة في مجال الطباعة الرقمية والعمليات المقترنة بها. علاوة على ذلك، من المتوقع أن تسهم المنشورات التجارية الجديدة وإضافة قدرة جديدة لدعم هذه الأنشطة في فتح أبواب أخرى للإيرادات.



استعراض الإجراءات المتخذة حتى ٢٠١٩/٦/٣٠ بشأن القرارات الصادرة عن الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية

قرار الجمعية العمومية ٣٩-١: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

من أجل تعزيز نشر المعلومات عن سياسات الإيكاو وموادها الإرشادية، نُشرت مقالات عن العمل الذي تضطلع به الإيكاو في مجال البيئة في مختلف طبقات ICAO Journal؛ والموقع الإلكتروني "نوحّد الطيران" والموقع الإلكتروني للإيكاو وتقارير البيئة لعامي ٢٠١٦ و٢٠١٩ والعديد من المنشورات الأخرى. كما نُظّم العديد من الندوات البيئية وحلقات العمل والندوات عن الطيران والبيئة (<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Meetings-Events.aspx>) في المقر الرئيسي للإيكاو وسائر أقاليمها.

ووضعت أحدث التوقعات بشأن ضجيج الطائرات والانبعاثات، فضلاً عن الاتجاهات البيئية العالمية للإيكاو (ICAO). وسيوصى باعتبارها أساساً لاتخاذ القرارات في الأمور المتعلقة بالبيئة خلال الدورة الأربعين القادمة للجمعية العمومية للإيكاو. وتُظهر الاتجاهات الحديثة انخفاضاً في التوقعات الطويلة الأجل فيما يخص حرق الوقود والضجيج وأكاسيد النيتروجين مقارنة بتلك التي قُدمت في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، ويمكن أن يُعزى ذلك إلى عاملين هما: انضمام طائرات ذات تكنولوجيا أفضل إلى الأسطول، وانخفاض الطلب المتوقع على الحركة الجوية على المدى الطويل. وتظهر الاتجاهات أيضاً أن مستويات ضجيج الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات من المتوقع أن تواصل النمو في المستقبل، ولكن بمعدلات أبطأ من النمو في الحركة الجوية.

واقترحت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران خلال اجتماعها العاشر (CAEP/10) القاعدة الأولية بشأن كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة وطرق قياسها، وقد اعتمد المجلس هذه القاعدة في مارس ٢٠١٧ ضمن المجلد الثاني "انبعاثات محركات الطائرات" من الملحق السادس عشر "حماية البيئة". وكخطوة تالية، أوصت اللجنة في اجتماعها الحادي عشر (CAEP/11) بأول قواعد قياسية لكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة للمحركات التي تتجاوز قوة الدسر فيها ٢٦,٧ كيلو نيوتن. وشملت القواعد القياسية المقترحة حدوداً مفروضة على كتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة بهدف تطبيقها على طرازات المحركات الجديدة اعتباراً من ٢٠٢٣/١/١، مع إتاحة قدر من التخفيف عن المحركات التي تقل قوة الدسر بها عن ١٥٠ كيلو نيوتن. وهذه القواعد والتوصيات الخاصة بالطرازات الجديدة ترد مشفوعةً بقاعدة قياسية لكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة بالنسبة للطرازات قيد الإنتاج، ويحل تاريخ وجوب تطبيقها في ٢٠٢٣/١/١. ويُوصى بالقواعد القياسية الجديدة الخاصة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة كتعديل على المجلد الثاني من الملحق السادس عشر.

كما اقترح إدخال تعديلات أخرى على المجلد الثاني من الملحق السادس عشر كي تظل القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالبيئة حديثة ومواكبة لآخر المستجدات. ويجري حالياً العمل على إدخال التعديلات على المجلد الثاني من الملحق السادس عشر، والتي تشمل القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، عبر مراحل عملية اعتماد القواعد والتوصيات الدولية. وجرى أيضاً تحديث المجلد الثاني "إجراءات ترخيص انبعاثات محركات الطائرات" من وثيقة "الدليل الفني للبيئة" (Doc 9501).



كذلك تم الاتفاق على تحديث وثيقة "دليل نوعية هواء المطارات" (Doc 9889)، بإدراج معلومات حديثة منها ما يتعلق بانبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ

تكثف الإيكاو والدول الأعضاء فيها بنشاط على معالجة مسألة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي من خلال تطوير وتيسير تنفيذ سلة تدابير للتخفيف من تأثير الانبعاثات، من أجل بلوغ أهداف الإيكاو العالمية الطموحة لقطاع الطيران الدولي وهي تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً والاحتفاظ بمستوى صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ عند المستوى ذاته، (النمو الصفري للكربون من عام ٢٠٢٠).

واعتمد المجلس القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتم تضمينها في مجلد جديد بالملحق السادس عشر (وهو المجلد الثالث "انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات") باتفاقية الطيران المدني الدولي. وهذه القاعدة القياسية الجديدة، التي تُعد أول قاعدة قياسية عالمية لتصميم الطائرات تعالج مسألة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في أي قطاع، ستطبق على طرازات الطائرات الجديدة المصممة ابتداءً من عام ٢٠٢٠ وعلى طرازات الطائرات قيد الإنتاج في عام ٢٠٢٣. ويعني ذلك أنه في حالة تغيير تصميم طائرة قيد الإنتاج في وقت ما بعد عام ٢٠٢٣، سيتعين امتثال هذه الطائرة للقاعدة القياسية الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ويُحدد عام ٢٠٢٨ كآخر أجل للإنتاج، مما يعني أنه لن يسمح بإنتاج الطائرات قيد الإنتاج التي لا تمتثل للقاعدة القياسية بحلول عام ٢٠٢٨، ما لم يتم تغيير تصميمها لأغراض الامتثال للقاعدة القياسية.

ومع إدراك أن العديد من التحسينات التشغيلية المحددة في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) يتيح إمكانية تحقيق تراجع في مستويات حرق الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، فقد استمر تحليل الفوائد البيئية الناجمة عن تنفيذ هذه التدابير خلال الاجتماع الحادي عشر للجنة حماية البيئة. كما واصلت الإيكاو تقديم الدعم للدول والجهات المعنية في جهودها لتطوير ونشر استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، بما في ذلك تحديث الإطار العالمي لأنواع الوقود البديلة للطيران (GFAAF) بانتظام وتحديث التوقعات بشأن إنتاج هذه الأنواع من الوقود مستقبلاً والفوائد البيئية الناجمة عنها خلال دورة حياتها. وأقر مؤتمر الإيكاو الثاني للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/2, 2017) "رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بخصوص أنواع الوقود المستدام"، بهدف تحديث هذه الرؤية بحيث تشمل حصصاً محددة الكمية من وقود الطيران التقليدي التي يتعين استبدالها بوقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠، وما يتحقق من خفض في انبعاثات الكربون بفضل استخدام وقود الطيران المستدام.

واستمر التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى المشاركة في صنع السياسات في مجال تغيير المناخ، لا سيما اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ (UNFCCC). وخلال اجتماعات مؤتمر الأطراف (COP)، أدلت الإيكاو ببيانات وقدمت التقارير المتعلقة بأخر التطورات في مجال الطيران الدولي وتغيير المناخ، كما نظمت فعاليات جانبية ومعارض مصغرة في سياق الشراكة مع العديد من الدول والمنظمات. كما جرى التعاون بشأن قضايا البيئة وتغيير المناخ أيضاً في إطار الشراكة مع الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) والهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغيير المناخ (IPCC) وفريق الإدارة البيئية التابع للأمم المتحدة (EMG) والبنك الدولي ومبادرة التنقل المستدام للجميع (SUM4All) ومنظمة الصحة العالمية (WHO).



وتم إعداد تقرير تجميعي عن التكيف مع تغيّر المناخ يحتوي على معلومات عن نطاق التأثيرات المناخية المتوقعة على قطاع الطيران وآراء الجهات المعنية في مجال الطيران الدولي حول تبعات ذلك على عملياتهم ومستوى التأهب لديهم وتوقعاتهم.

وطوّرت "مجموعة أدوات المطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية"، والتي تشمل الطاقة المتجددة في المطارات، وإدارة النفايات، ونظم الإدارة البيئية، ومراعاة الاعتبارات البيئية في تصميم أقسام مباني المطارات. كذلك فإن "مجموعة أدوات المطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية" تزوّد مجتمع الطيران الدولي بمعلومات عملية وجاهزة للاستخدام.

وواصلت الأمانة العامة تحديث أداة الإيكاو لاحتساب انبعاثات الكربون وقامت بتطوير واجهة البرامج التطبيقية (API) للسماح بإدراج الأداة بسهولة في المواقع الإلكترونية والخدمات الخارجية.

وواصلت الأمانة العامة أيضاً تطوير أدوات ترتبط بمبادرة الإيكاو الخاصة بخطط عمل الدول، بما في ذلك نظام البيئة في مجال الطيران (AES)، وأداة المنافع البيئية، وأداة منحنى خفض التكلفة الحدية.

وفي إطار الجهود التي تبذلها الإيكاو لمساعدة الدول وتسهيل حصولها على التمويل اللازم كي تتمكن من وضع وتنفيذ خطط عمل لها، أبرمت الإيكاو شراكات مع المفوضية الأوروبية ومرفق البيئة العالمية (GEF) وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP). وقد أدت هذه الشراكات إلى النجاح في تنفيذ وإتمام مشروعين لمساعدة أربع عشرة دولة من أفريقيا والكاريببي في وضع خطط عملها وإنشاء نظام البيئة في مجال الطيران (AES) لديها، ورصد انبعاثات الطيران وتنفيذ إجراءات ومشروعات تجريبية بهدف خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران.

وفيما يتعلق بالعمل المتعلق بنهاية عمر الطائرات وإعادة تدويرها، تم إعداد تقرير يطرح نظرة عامة على السياسات الدولية وإرشادات القطاع المتعلقة بالإدارة البيئية لإجراءات نهاية عمر الطائرة.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق

بُذلت جهود ضخمة لتلبية الطلب الذي أعربت عنه الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين في ٢٠١٦ بتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا).

ونُشرت على الموقع الإلكتروني للإيكاو معلومات محدثة عن تنفيذ خطة كورسيا وعن الدول التي تطوّعت للمشاركة في المرحلة التجريبية لتنفيذ الخطة (www.icao.int/corsia). وحتى ٢٥/٤/٢٠١٩، أعلنت ٧٩ دولة اعترافها بالمشاركة طوعاً في خطة كورسيا منذ بدايتها.

واعتمد مجلس الإيكاو الطبعة الأولى من المجلد الرابع "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)" من الملحق السادس عشر "حماية البيئة" الذي يتضمن القواعد والتوصيات الدولية لتنفيذ أحكام خطة كورسيا. وقد دخل المجلد الرابع من الملحق السادس عشر حيز النفاذ في ٢٢/١٠/٢٠١٨، وأصبح واجب التطبيق في ١/١/٢٠١٩.

ونُشرت في شهر يوليو ٢٠١٨ الطبعة الأولى من المجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) من وثيقة "الدليل الفني للبيئة" (ETM) (Doc 9501). ويشجع الدليل الفني للبيئة على توحيد عمليات تنفيذ الإجراءات الفنية الواردة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر من خلال عدة إجراءات من



ضمنها تقديم الإرشادات إلى الدول ومشغلي الطائرات والأطراف المعنية الأخرى فيما يتعلق بالمقصود من القواعد القياسية الواردة في الطبعة الأولى من المجلد الرابع بالملحق السادس عشر. كما إن المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمجلد الرابع من الوثيقة (Doc 9501) متاحان لجميع الدول بكافة لغات الإيكاو من خلال الموقع الإلكتروني العام للإيكاو الخاص بخطة كورسيا.

وفي إطار خطة كورسيا، طوّرت الإيكاو أداة تقييم ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنه (CERT). وقد تم تطوير الأداة لمشغلي الطائرات وأتيح لهم استخدامها لدعم رصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنها على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو الخاص بخطة كورسيا. ويتمثل الغرض من هذه الأداة في تبسيط عملية تقييم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الرحلات الدولية والإبلاغ عنها لمشغلي الطائرات ذوي مستويات الأنشطة المنخفضة، ومساعدة هؤلاء المشغلين في الوفاء بمتطلبات الرصد والإبلاغ المطلوبة منهم بموجب خطة كورسيا.

ووافق مجلس الإيكاو على الإشتراطات الوظيفية المتعلقة بوظائف السجل المركزي لخطة كورسيا (CCR)، واختارت الأمانة العامة إحدى الجهات لتطوير الأداة بحلول نهاية عام ٢٠١٩ بهدف بدء التشغيل اعتباراً من أوائل عام ٢٠٢٠.

وأشأ مجلس الإيكاو الهيئة الاستشارية الفنية (TAB) كي تقدّم توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة للاستخدام بموجب خطة كورسيا. ووافق المجلس على قائمة تضم ١٩ عضواً للانضمام إلى الهيئة، كما وافق أيضاً على اختصاصاتها. وأقر المجلس كذلك معايير وحدات الانبعاثات (EUC) التي ستستخدمها الهيئة في الاضطلاع بمهامها وهي تقييم برامج وحدات الانبعاثات مقابل هذه المعايير.

ونظّمت الإيكاو حلقات عمل إقليمية سنوية بشأن خطة كورسيا. وكان الهدف من حلقات العمل هذه هو توفير مزيد من المعلومات حول تنفيذ خطة كورسيا. وانصب تركيز حلقات العمل بشكل خاص على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣، ورصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وكذلك على الإبلاغ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها لدعم الدول في الامتثال للأحكام ذات الصلة بهذه المسألة والواردة في قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-٣ وفي القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بخطة كورسيا.

ومن أجل دعم الدول الأعضاء في الإيكاو بشكل أفضل، أنشأت المنظمة برنامجاً لبناء القدرات باسم ACTCORSIA (المساعدة وبناء القدرات والتدريب لصالح خطة كورسيا) من أجل اتباع نهج منسق تحت إشراف الإيكاو للتوفيق بين جميع الإجراءات والجمع بينها والعمل على تعزيز الاتساق فيما يتعلق بجهود بناء القدرات. وتولت الأمانة العامة للإيكاو تنسيق الشراكات الثنائية أو متعددة الأطراف بين الدول فيما يخص خطة كورسيا، حتى يتسنى رصد التقدم العالمي المحرز في إطار هذه الجهود المنسقة وإتاحة الاطلاع عليها علناً. وشملت "شراكات الصداقة في إطار خطة كورسيا"، التي تم إنشاؤها بحلول أبريل ٢٠١٩، ١٥ دولة مانحة وأكثر من ٩٨ دولة متلقية. ولضمان اتساق المساعدة المقدمة والمواد ذات الصلة المستخدمة في إطار "شراكات الصداقة في إطار خطة كورسيا"، قامت الإيكاو بتدريب الخبراء التقنيين من الدول المانحة والتنسيق فيما بينهم لإجراء التدريب في الموقع داخل الدول المتلقية. ونُشر على الموقع الإلكتروني الخاص بخطة كورسيا أحدث المعلومات المتعلقة بأنشطة التدريب في الموقع التي يجريها خبراء الدول المانحة داخل الدول المتلقية، مما يتيح الشفافية الكاملة فيما يخص التقدم المحرز في تقديم المساعدة تحت إشراف الإيكاو.



قرار الجمعية العمومية ٣٩-٤: تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٦: تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي

نُشر البروتوكولان الخاصان بتعديل المادتين ٥٠ (أ) و٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي في الربع الأول من ٢٠١٧ (في الوثيقتين Doc 10077 و Doc 10076 على التوالي).

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٥: التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٠ (أ) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٧: التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي

صدر كتاب المنظمة LE 3/1.20, LE 3/1.21-17/2 في ٢٠١٧/١/٢٠ وأُرفق به القراران، وحزم الإجراءات الإدارية الرامية إلى مساعدة الدول على التصديق على البروتوكولين، ونسخ معتمدة من الوثيقتين. وحتى ٢٠١٩/٥/١، قامت ٣٩ دولة بالتصديق على هذين البروتوكولين.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٨: تضارب المصالح في الطيران المدني

تم إعداد مجموعة من أحكام الإيكاو (إرشادات الإيكاو بشأن تضارب المصالح في مجال الطيران المدني) وقد عُرضت على نظر اللجنة القانونية في دورتها ٣٧. وهذه المجموعة من الأحكام، التي تشمل أحكام الإيكاو بشأن تضارب المصالح فيما يتعلق بسلامة الطيران والأمن والتحقيق في الحوادث والوقائع، وكذلك سياسة النقل الجوي الواردة في الملاحق الثالث عشر والسابع عشر والتاسع عشر من الإيكاو ومختلف أدلة الإيكاو، سوف تُتاح بجميع لغات عمل الإيكاو بنسخة يمكن حفظها والاطلاع عليها في أي وقت، وذلك بناءً على طلب اللجنة القانونية.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٩: الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

حَثَّت المنظمة على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ من خلال كتاب المنظمة (LE 3/38.1-17/25)، الذي صدر في ٢٠١٧/٣/٢. وهناك تشديد مستمر على التصديق على هذه الاتفاقية من جانب رئيس المجلس والأمانة العامة ومسؤولو الإيكاو الآخرين خلال زيارتهم للدول. كما تدعو المنظمة إلى التصديق على الاتفاقية في الندوات القانونية وأثناء عمليات الإيداع الشخصية التي يقوم بها مسؤولو الدول وفي اجتماعات الإيكاو. وحتى ٢٠١٩/٥/١، انضمت ١٣٦ دولة إلى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٠: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

شجعت المنظمة على التصديق على ميثاق بيجين لعام ٢٠١٠ من خلال كتاب المنظمة (LE 3/44, LE 3/45-17/26)، الذي صدر في ٢٠١٧/٣/٢. ودخلت اتفاقية بيجين حيز التنفيذ في ٢٠١٨/٧/١، بينما دخل بروتوكول بيجين حيز التنفيذ في ٢٠١٨/١/١. وهناك تشديد مستمر على التصديق على هذين الميثاقين من جانب رئيس المجلس والأمانة العامة ومسؤولو الإيكاو الآخرين خلال زيارتهم للدول. كما تدعو المنظمة إلى التصديق على الميثاقين في الندوات القانونية وأثناء عمليات الإيداع الشخصية التي يقوم بها مسؤولو الدول وفي اجتماعات الإيكاو. وحتى ٢٠١٩/٥/١، انضمت ٢٨ دولة إلى اتفاقية بيجين، أما بروتوكول بيجين فيضم ٣١ دولة طرفاً.



قرار الجمعية العمومية ٣٩-١١: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني

المرفق (ج) - التصديق على وثائق الإيكاو الدولية

تواصل التركيز على التصديق على وثائق قانون الجو الدولي من جانب رئيس المجلس والأمانة العامة وغيرهما من المسؤولين في الإيكاو أثناء زيارتهم إلى الدول. كما ترَوَّج المنظمة أيضاً للتصديق أثناء عمليات الإيداع الشخصية التي يقوم بها المسؤولون من الدول وخلال اجتماعات الإيكاو والندوات القانونية. وقد نظَّم مكتب الإيكاو الإقليمي لأفريقيا الشرقية والجنوبية، بالتعاون مع إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، ندوةً قانونيةً في ٢٧ و٢٨ نوفمبر ٢٠١٧، كما عُقدت ندوة قانونية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ في ٢٤ و٢٥ مايو ٢٠١٨، استضافتها جمهورية كوريا.

المرفق (د) - تدريس قانون الجو

أطلقت دورة الإيكاو التدريبية بشأن قانون الجو الدولي في عام ٢٠١٧ لتمكين موظفي إدارات الطيران المدني والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية في الدول الأعضاء سواء أكانت لديهم معارف قانونية أم لا، بالإضافة إلى المسؤولين الحكوميين الذين أوكلت إليهم مسؤوليات عن سياسات الطيران المدني والتشريع والإنفاذ من دعم مؤسساتهم في تطبيق قانون الجو الدولي. وقد قُدمت تلك الدورة التي أعدها مكتب الإيكاو للتدريب العالمي على الطيران (GAT) بالتنسيق مع إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، منذ مباشرتها في جميع أقاليم الإيكاو وشارك فيها أكثر من ١٨٠ مشاركاً. وقد أُشيد بقيمة الدورة التدريبية العظيمة من حيث مدَّ المشاركين بمعلومات عن مختلف نواحي قانون الجو الدولي، بما في ذلك موثائق قانون الجو الدولي. وخلال ٢٠١٩، ستُترجم الدورة إلى اللغات الأخرى للإيكاو لتوسيع نطاق انتشارها وفعاليتها.

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

أنجزت فرقة عمل الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين أعمالها لتحديث الكتاب الدوري ٢٨٨ (المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين/المشاغبين)، وُرفِع تقرير بشأنها إلى الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية (٤ إلى ٧ سبتمبر ٢٠١٨). وقد صدرت نسخة مسبقة عن "الدليل بشأن النواحي القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين والمشاغبين" (الوثيقة Doc 10117) باللغة الإنكليزية في ٦/٥/٢٠١٩.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

أقرّ المجلس الطبعة الثالثة من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) بغرض تأييدها لاحقاً من جانب الدورة الأربعين للجمعية العمومية. كما أقرّ المجلس أيضاً الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، التي تستخدم منصّة قائمة على شبكة الإنترنت، بغرض تأييدها من طرف الجمعية العمومية.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٣: استبدال الهالونات

تواصل الإيكاو تعاونها مع الدول واتحادات صناعة الطيران التي أنشأها المجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران



والفضاء (ICCAIA) لوحدة المحركات/الطاقة الإضافية (APU) - بدائل الهالونات لنظم دفع الطائرات (HAAPS) ومقصورة البضائع - الفريق الاستشاري المعني باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع (CCHRAG) بشأن حالة بدائل الهالونات. ولم يتم التعرف على أي بدائل للهالونات قابلة للتطبيق من أجل استخدامها في نظم إخماد الحرائق في حجرة المحرك/وحدة الطاقة الإضافية (APU). وفيما يتعلق بمقصورة البضائع، فإن الفريق الاستشاري المعني باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع (CCHRAG) ملتزم بدعم مهلة ٢٠٢٤ التي وضعتها الإيكاو لاستبدال الهالونات بالنسبة إلى طلبات ترخيص طرز الطائرات الجديدة المقّمة بعد ٢٨/١١/٢٠٢٤.

وأجرى الفريق مؤخراً تقييماً فنياً للتكنولوجيات المحتملة لتحديد ما إذا كان هناك نظام لإخماد الحرائق خالٍ من الهالونات مصادق عليه من الناحية النظرية سيكون متوفراً في الوقت المناسب للتقيّد بالمهلة الزمنية تلك. والفريق الاستشاري المعني باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع (CCHRAG) متفائل بشأن توفّر نظام مرشّح للتقيّد بالمهلة التي حدّتها الإيكاو. وسيقدّم المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) تقريراً محدثاً عن الحالة بشكل ورقة معلومات تُرفع إلى الدورة الأربعين للجمعية العمومية.

وفي عام ٢٠١٨، أُجريت دراسة بالتعاون مع أمانة الأوزون، عبر لجنة الخيارات التقنية للهالونات (HTOC) التابعة لفريق التقييم التكنولوجي والاقتصادي (TEAP) الخاص ببروتوكول مونتريال، لتحديد الكميات الحالية والمتوقّعة من الهالونات المركّبة ضمن نظم الحماية من الحريق الخاصة بالطيران المدني، وما يرتبط بها من وجهات استخدام وإطلاق الهالونات من تلك النظم. وكانت نتائج تلك الدراسة غير حاسمة ويتواصل العمل للتوصّل إلى النتائج المتوخاة.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤: التعاون الاقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

واصلت الإيكاو دعمها للدول التي تواجه صعوبات في سدّ الثغرات في مجال السلامة، بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSCs)، المكتشفة بشكل رئيسي من خلال أنشطة نهج الرصد المستمر (CMA) في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP). وقد أنجز هذا الدعم عبر الشراكات مع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية وقطاع الطيران، وهو مطبّق في ظلّ الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP).

وتكمن الأنشطة الرئيسية للشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية في تبادل المعلومات بشأن أنشطة المساعدة الفنية من جانب كلّ عضو لتفادي الازدواجية، وتحديد الدول التي تحظى بالأولوية من حيث تلقّي المساعدة والاتفاق عليها. وتُعزّز أنشطة المساعدة من خلال التبرعات المقدّمة إلى صندوق سلامة الطيران (SAFE)، ما يمكّن الإيكاو من تعبئة موارد إضافية لتنفيذ برامج المساعدة الفنية للدول، بالإضافة إلى المنظمات الإقليمية. وتعمل الإيكاو مع المنظمات الإقليمية وبعض الدول بهدف تقوية المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs). ومع إنشاء المنصّة التعاونية للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، تعمل الإيكاو على تعزيز التنسيق والتعاون بين هذه المنظمات الإقليمية. وعلاوة على ذلك، مع تطوير النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)، تنشئ الإيكاو أداة أخرى لمساعدة الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية على تقوية قدراتها في مجال مراقبة السلامة.



قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

المرفق (أ) - التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

رؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحريـر النقل الجوي: لقد واصلت الإيكاو الترويج لاستخدام رؤيتها الطويلة الأجل لتحريـر النقل الجوي التي اعتمدها الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية ورصده. وأجريت مؤخراً دراسة استقصائية لتحديد مدى استخدام رؤية الإيكاو الطويلة الأجل من جانب الدول في رسم السياسات والممارسات التنظيمية. وكانت الردود الواردة من الدول مشجعة جداً ويجري جمع الدراسات الاستقصائية وتحليلها.

دخول الأسواق والشحن الجوي وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم: استعرض الاجتماع الخامس عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP/15) المنعقد في أبريل ٢٠١٩ التقدم المحرز في أعمال الفريق منذ الاجتماع الأخير (ATRP/14) فيما يتعلّق بوضع اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران، بالإضافة إلى المسائل المتعلقة بالضمانات/التأمينات في سياق النظر في اتفاق دولي يمكّن الدول من تحريـر دخول الأسواق.

وستركّز الأعمال المقبلة في هذا المجال على البناء على التقدم المحرز في وضع مشروع اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران، وسيواصل العمل لمعالجة الشواغل المتبقية بشأن "المستفيدين من الخدمة بدون مقابل" ("free riders") والمراقبة التنظيمية من أجل وضع اللمسات الأخيرة على مشروع الاتفاقية المذكور.

وستبذل جهود إضافية بشأن إنشاء وتعزيز الممارسات التنظيمية والإدارة الجيدة في مجال النقل الجوي الدولي، بما في ذلك تحديث وتنسيق النهج التنظيمية في الدول الأعضاء.

المنافسة العادلة: انصبّت جهود الإيكاو على إعداد أدوات لتحسين الشفافية في القواعد التي ترعى المنافسة في الدول، وتعزيز التعاون والحوار والاتساق التنظيمي. وفي هذا الصدد، تمّ إعداد الخلاصة الوافية للسياسات والممارسات المتعلقة بالمنافسة المطبقة وطنياً أو إقليمياً وتقوم الأمانة العامة بتحديثها دورياً. وتغطّي قاعدة البيانات حالياً ١٢٩ دولة، أو ٦٨ بالمائة من الدول الأعضاء في الإيكاو. والخلاصة الوافية متوفرة عبر الرابط التالي:

<http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>

حماية المستهلك: لقد واصلت الإيكاو الترويج لمبادئها الرئيسية بشأن حماية المستهلك. وتهدف هذه المبادئ الرئيسية إلى توفير إرشادات رفيعة المستوى للدول وأصحاب المصلحة المعنيين لضمان الحماية المناسبة للركاب الجويين خلال مراحل سفرهم الثلاث. وقد أنشئت قاعدة بيانات بشأن القواعد واللوائح التنظيمية التي ترعى حماية المستهلك في الدول وهي الآن متاحة عبر الرابط التالي: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>. ونشجع الدول وأصحاب المصلحة المعنيين على التقدم بردود فعلهم إلى الإيكاو فيما يتعلّق بقاعدة البيانات وتجاربهم في تطبيق الإرشادات.

وما زالت مؤتمرات الإيكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية (ICAN) توفّر منصّةً لتحسين كفاءة المفاوضات والمشاورات بشأن الخدمات الجوية. وقد عُقدت مؤتمرات (ICAN) في كلّ من ناسو، بالبهاما، في عام ٢٠١٦، وكولومبو، بسري لانكا، في عام ٢٠١٧، ونيروبي، بكينيا، في عام ٢٠١٨. وفي نهاية ٢٠١٨، كانت ١٤٢ دولة تمثّل ٧٤ بالمائة من إجمالي عدد الأعضاء في الإيكاو قد استخدمت مؤتمرات (ICAN) مرّة واحدة على الأقل.



المرفق (ب) - فرض الضرائب

واصلت الأمانة العامة رصد التطورات والترويج لاستخدام سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب الواردة في وثيقة الإيكاو "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" (Doc 8632)، من خلال التواصل مع الدول الأعضاء وتنظيم المؤتمرات. وأحد تلك المؤتمرات كان ندوة الإيكاو الرابعة بشأن النقل الجوي (IATS/4) التي انعقدت في إنتشون، بجمهورية كوريا، في الفترة من ٨ إلى ١٠ مايو ٢٠١٩، حيث خُصصت إحدى الجلسات لمناقشة أثر فرض الرسوم على استدامة النقل الجوي.

المرفق (ج) - خدمات المطارات والملاحة الجوية

واصلت المنظمة أعمالها المتعلقة بسياسة فرض الرسوم واقتصاديات البنى الأساسية للطيران وإدارتها، وفقاً للقرارات ذات الصلة الصادرة عن الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وقد تركزت الأعمال على تحديث السياسات والإرشادات القائمة وتحديث الوثيقة "تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 7100)، ووضع إرشادات وأدوات جديدة لدعم قرارات الاستثمار بشأن تمويل البنى الأساسية للطيران.

وانعقد الاجتماع السابع المشترك لفريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP) (ANSEP/AEP-7) في مارس ٢٠١٩، وفقاً للاختصاصات الجديدة التي أقرتها لجنة النقل الجوي. وأيدت اللجنة التوصيات الصادرة عن الاجتماع.

تحديث سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية: وُضعت للمسات الأخيرة على الطبعة الرابعة الأولية "لدليل اقتصاديات المطارات" (الوثيقة Doc 9562) وستقدّم كمادة مرجعية للدورة الأربعين للجمعية العمومية. وأنشأ اجتماع (ANSEP/AEP-7) مجموعة عمل جديدة لإجراء استعراض شامل "لدليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية" (Doc 9161) باتباع الممارسة عينها المتبعة في مراجعة الوثيقة Doc 9562.

تحديث الوثيقة "تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 7100): تمّ تحسين تطبيق Aero Tariff على شبكة الإنترنت لتوفير منصة تحليل قويّة تساعد الدول والمنتفعين الآخرين في وضع سياسات فرض الرسوم الخاصّة بالمطارات والملاحة الجويّة ومقارنتها.

وضع إرشادات بشأن استرداد التكلفة لتوفير خدمات المطارات والملاحة الجوية: قدّم فريقاً الخبراء توصيات بهذا الصدد، وأنشئت مجموعتا عمل للنظر في آليات محتملة لاسترداد التكلفة و/أو نهج لتوفير خدمات الملاحة الجوية لعمليات نظم الطائرات غير المأهولة (UAS)، بالإضافة إلى توفير خدمات الأرصاد الجوية لأغراض الطيران.

وضع إرشادات وأدوات لدعم قرارات الاستثمار لتمويل البنى الأساسية للطيران: كانت المواد الإرشادية القائمة بحدّ ذاتها بشأن تحليل دراسة الجدوى، وتحليل الأثر الاقتصادي، وتحليل الجدوى الاقتصادية في مرحلة الإعداد النهائية. وبالإضافة إلى ذلك، تمّ إعداد تطبيق جديد على شبكة الإنترنت لتحليل التكاليف والمنافع (CBA) من أجل تحليل الاستثمارات في مشاريع محددة خاصّة بالبنى الأساسية للطيران.

المرفق (د) - إحصاءات وبيانات الطيران

انعقد الاجتماع الثاني لفريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران (ADAP/2) في مارس ٢٠١٧.



ويوشر مشروع مشترك أُطلق عليه اسم COMTRADE مع الأمم المتحدة لإتاحة البيانات المتعلقة بالتجارة ووسائل النقل على الصعيد القطري للدول لتيسير وضع السياسات العامة لمواكبة النمو السريع للتجارة الإلكترونية والشحن. وانضمت الإيكاو إلى مبادرة "التجارة الإلكترونية للجميع" بقيادة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) بوصفها عضو مؤسس. كما تولت الإيكاو الريادة ضمن مجموعة القياس والتحليل التابعة لمنظمة الجمارك العالمية (WCO) والمعنية بمبادرة التجارة الإلكترونية العابرة للحدود.

وواصلت الإيكاو توفير البيانات والقياسات المتعلقة بالنقل الجوي للأمم المتحدة من أجل دعم أهداف التنمية المستدامة (SDGs)، لاسيما مؤشرات النقل لرصد التقدّم المحرز نحو تحقيق الهدف 9، المقصد 9-1 (إقامة بنى تحتية جيدة النوعية وموثوقة ومستدامة وقادرة على الصمود، بما في ذلك البنى التحتية الإقليمية والعابرة للحدود، لدعم التنمية الاقتصادية ورفاه الإنسان، مع التركيز على تيسير سُبل وصول الجميع إليها بتكلفة ميسورة وعلى قدم المساواة). وبوصفها وكالة الأمم المتحدة القيّمة على المؤشّر العالمي لأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة 9-1-2 (عدد الركاب وحجم الشحنات، بحسب وسيلة النقل)، قدّمت البيانات والمؤشرات المحدّثة للأمم المتحدة في مارس 2018 و 2019.

وعقدت دورات تدريب عملي وندوات بشأن بيانات وتحليلات الطيران في طهران، بايرن، في فبراير 2017؛ وفي هافانا، بكوبا، في يوليو 2017؛ وفي باريس، بفرنسا، في أبريل 2018؛ وفي نيروبي، بكينيا، في ديسمبر 2018.

وأُنجزت إعادة هيكلة قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة الخاصّة بالإيكاو (ISDB) من أجل نماذج إحصاءات النقل الجوي. وقد تمّ بنجاح إدماج جميع البيانات الواردة ضمن قاعدة البيانات في منصّة الإيكاو لإدارة بيانات المؤسسات (EDM). وأدّى هذا التطوّر إلى تحسين الكفاءة ودعم الجودة الرفيعة في معالجة البيانات والإحصاءات.

وأطلقت منصّة الإيكاو لحلول بيانات الطيران المدني (iCADS) التي تتضمّن أحدث تطبيقات البيانات بالإضافة إلى أدوات التصوير. ويمكن للدول والجهات المعنية في مجال الطيران الوصول إلى أحدث التكنولوجيات والتطبيقات لاتخاذ القرارات القائمة على الإثباتات لوضع السياسات العامة.

المرفق (هـ) - التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

بالتعاون مع منتدى النقل الدولي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (ITF-OECD) والدول الأعضاء في مجموعة العمل متعددة التخصصات بشأن تنبؤات الحركة الجوية طويلة الأجل (MDWG-LTF)، تمّ تحديث تنبؤات الحركة طويلة الأجل على أساس مجموعات الطرق الجوية. وفي أبريل 2018، تمّ تقديم التنبؤات المحدّثة إلى مجموعة الدعم بالتنبؤات والتحليل الاقتصادي وفريق وضع النماذج وقواعد البيانات التابعين للجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

لقد تمّ تحديث ودمج المجموعة الواحدة لتنبؤات الحركة طويلة الأجل التي أعدت من خلال عمل مجموعة العمل متعددة التخصصات (MDWG-LTF) التابعة لفريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران في الوصلة الإلكترونية المُعدّة حديثاً، مما سمح للدول والمنتهقين الآخرين بإعداد تنبؤات بالحركة والعمليات تتواءم مع احتياجاتها وعلى مستويات مختلفة من التفاصيل (على سبيل المثال، من خلال الطريق الجوي وأزواج المدن وأزواج المطارات). ويُتيح هذا التطبيق التنبؤ بالاحتياجات من عملي الطيران المدني المجازين (الطيارون ومراقبو الحركة الجوية وعاملو الصناعة) في كل دولة.



وقد أعدت مجموعة استشارية من الخبراء المعنيين بتطوير إطار منهجي لحساب الطيران الفرعي وثيقة تسمح بتقدير اسهام الطيران المدني من حيث النسبة المئوية لإجمالي الناتج المحلي وعدد الوظائف. ويمكن للدول أن تستخدم منهجية حساب الطيران الفرعي (ASA) من أجل إعداد إطار قياسي موحد لقياس الأثر الاقتصادي والاجتماعي المترتب عن نشاطات الطيران المدني ولتوفير التمويل والاستثمارات في قطاع النقل الجوي.

تم تنفيذ دراسات بشأن الاختلافات الإقليمية لاقتصاديات شركات الطيران المشغلة لخطوط جوية دولية للسنوات ٢٠١٣، ٢٠١٤، ٢٠١٥، ٢٠١٦ وتُنقذ حالياً دراسة لعام ٢٠١٧. وستصدر النتائج في الكتب الدورية مرة كل سنتين. وعلى أساس نتائج تلك الدراسات، قُدمت إلى وكالة تحديد النسب في اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) القيم بشأن الأوزان المرجحة عالمياً والأوزان المرجحة للمناطق، على أساس سنوي، من أجل وضع عوامل إيرادات الركاب النسبية من الرحلات بين ناقلين متعددين.

وقد أعدت الأمانة العامة تطبيقاً يُتيح تحليل التكلفة والمنافع بحيث يتمكن المنفعون من تقييم التكاليف والمنافع وتحديد قيمها القابلة للمقارنة من خلال الخيارات المتعددة للاستثمارات في مشاريع معينة للبنية الأساسية في مجال الطيران. وقد حملت مسبقاً الأمانة العامة تحاليل متعددة في هذا التطبيق، مثل القيمة الحالية الصافية (NPV) والمعدل الداخلي للعائد (IRR) ومعدل التكلفة مقابل المنفعة.

واعتمد تطبيق الكرتوني باسم "التعريفات الجوية" حول الوثيقة "تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 7100) إلى أداة شبكية تتيح منصة تحليلية لصياغة سياسات فرض الرسوم على خدمات المطارات والملاحة الجوية ووضع أسس للمقارنة فيما بينها.

وتطورت الأعمال في المشاريع المتعلقة بالبيانات الضخمة (Big Data) بالتعاون مع الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والأكاديميات. وتتضمن المشاريع ما يلي: (١) التحليل للربط الجوي وشبكة النقل الجوي والمنافسة بين شركات الطيران باستخدام نقل بيانات المعلومات عن الأسواق (MIDT)؛ (٢) إدراج البيانات الناتجة عن إذاعة استطلاع التابع للتقائي في آلية التتبع الفوري وفي الوقت الحقيقي للتغيرات في السعة والرسوم المفروضة على خدمات الملاحة الجوية وأدوات حساب كفاءة الوقود وتنفيذ حزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)؛ و (٣) قياس حجم المعاملات التجارية الإلكترونية العالمية من الشركة إلى المستهلك.

قُدمت إلى اتحاد البريد العالمي (UPU) البيانات والتحليل السنوية عن الحركة والبيانات المالية لشركات الطيران لكي تستخدم في احتساب معدلات عمليات ارسال البريد الجوي بموجب المادة ٥٣ من اتفاقية البريد العالمية.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦ البيان الموحد لسياسات الإيكاو بشأن التعاون الفني والمساعدة الفنية

من أجل إدكاء وعي الدول بمنافع استخدام إدارة التعاون الفني للإيكاو لتنفيذها لمشاريع التعاون والمساعدة الفنيين، طُلب من الإيكاو استخدام كامل الموارد المتاحة لديها للترويج لخدمات إدارة التعاون الفني على أعلى مستويات سلطات الطيران المدني، وذلك أثناء البعثات والاجتماعات التي ينظمها ويحضرها المسؤولون في الإيكاو. وعلى وجه الخصوص، تم تعزيز مهام المكاتب الإقليمية في أحدث نسخة لدليل المكاتب الإقليمية، وذلك باستحداث عملية جديدة لضمان الجودة. وقد تم ابراز دور إدارة التعاون الفني على الموقع الشبكي العام للإيكاو ومن خلال المناقشات مع الأطراف المعنية المشاركة في مؤتمرات



الإيكاو وتوزيع المواد الترويجية. وتجدر الإشارة الى الندوة العالمية الثانية للتعاون في مجال الطيران المنعقدة في أثينا، اليونان في أكتوبر ٢٠١٧ والندوة العالمية الثالثة للتعاون المنعقدة في فوكت، بتايلند في شهر يوليو ٢٠١٩.

بالإضافة إلى ذلك، استمرت إدارة التعاون الفني في الإبقاء على تكاليف الدعم الإداري (الرسوم العامة) منخفضة الى أدنى حد بدون أن يؤثر ذلك سلباً على نوعية خدماتها، وذلك من خلال اتخاذ التدابير الآلية إلى تعزيز الفعالية والانتاجية وتقليص النفقات، قدر الإمكان، مع مراعاة الإيرادات الأخرى المحصلة من خارج اطار تنفيذ العمليات. ولهذا الغرض، واصلت إدارة التعاون الفني رصدها بتأنٍ للصحة المالية لبرنامج التعاون الفني، وظلت مسيطرة على النفقات من خلال تطبيق مفهوم الاكتفاء بالعدد الأساسي من الموظفين من أجل الإبقاء على ميزانية متوازنة.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٧ برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV)

يشجّع المسؤولون العاملون في إدارة التعاون الفني بصورة روتينية الدول والمؤسسات المالية وصناعة الطيران وأصحاب المصلحة الآخرين على المشاركة في برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران من خلال توفير الموارد المالية والبشرية بشكل مستدام. وقد تمّ إنشاء الصندوق الطوعي لبرنامج (IPAV) لإيداع الاشتراكات المقدمة الى هذا البرنامج من الزبائن والدول ومنظمات الأمم المتحدة وقطاع الطيران والهيئات الدولية والأطراف الثالثة. وفي عام ٢٠١٦، تمّ تخصيص مبلغ قيمته ١٠٠ ألف دولار كندي نُقل مرة واحدة من صندوق إدارة التعاون الفني للكفاءة والفعالية لغرض استخدامه في برنامج (IPAV)، وذلك من أجل مساعدة الدول النامية والمشاركة في برنامج التعاون الفني في سدّ الثغرات في مجال الأمن والسلامة التي كشفتها عمليات التدقيق المنفّذة بموجب نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر. وتبعاً لذلك وفي ضوء الحالة المالية الإيجابية لصندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية (AOSC)، وافق المجلس على اقتراح الأمانة العامة بتخصيص ٥٠ في المائة من الأموال في صندوق إدارة التعاون الفني للكفاءة والفعالية لنقلها الى صندوق برنامج (IPAV) و/أو لمشاريع التعاون المساعدة الفنية، شريطة ألا يتخطى المبلغ ١٢٥ ألف دولار كندي بالسنة.

وفي أثناء الفترة التي يشملها التقرير، تمّ تنفيذ تسعة مشاريع تابعة لبرنامج (IPAV) بلغ مجموعها ١٠٠ ١٢٣ دولار أمريكي تمّ تمويلها إما من خلال حساب صندوق برنامج (IPAV) أما من خلال اسهامات الحكومات المتلقية لتلك المشاريع.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٨ البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

المرفق (أ)

السياسة العامة

في الدورة التاسعة والثلاثين لجمعية الإيكاو العمومية المنعقدة من ٢٧/٩/٢٠١٦ إلى ٧/١٠/٢٠١٦ في مونتريال، اعتمدت الدول الأعضاء قرارين بخصوص أمن الطيران، القرار الأول ٣٩-١٨ وهو البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران. ومع الأخذ علماً بالتقدم المرضي في تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران، وافقت الجمعية العمومية على تمديد العمل بهذه الاستراتيجية حتى يتم التطوير بالكامل لإطار استراتيجية عالمية جديد، ألا وهي - الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) - فيصبح جاهزاً للاعتماد والتنفيذ. وفي شهر نوفمبر ٢٠١٧، وافق مجلس الإيكاو على خطة (GASeP) التي توفر الأساس للدول وقطاع الطيران وأصحاب المصلحة والإيكاو للعمل معاً في إطار السعي نحو تحقيق



الهدف المشترك المتمثل في تعزيز أمن الطيران في شتى أنحاء العالم وتحقيق خمسة نتائج أساسية، وهي التالية: (أ) الارتقاء بالوعي بالمخاطر والتصدي لها؛ (ب) توفير ثقافة الأمن والقدرات البشرية؛ (ج) تحسين الموارد التكنولوجية والابتكار؛ (د) تحسين الرقابة وضمان الجودة؛ (هـ) زيادة التعاون والدعم. ويشكل ذلك خطة طموحة قائمة على تحقيق الأهداف لتلتزم بموجبها الإيكاو والدول والصناعة مشتركة تحسين تحسينا ملحوظاً مستوى أمن الطيران بحلول ٢٠٣٠، وذلك بالاتساق مع التوجهات التي حددتها الدورة التاسعة والثلاثون لجمعية الإيكاو العمومية.

وعلى الرغم من أن خطة (GASep) قد اعتُمدت للتنفيذ المباشر، إلا أنها أقرت "كوثيقة حية" وستبقى على هذا الحال مع مواصلة الإيكاو ترحيبها بردة فعل الدول وتعليقاتها التي ستمكنها من تقييم التحسينات الواجب ادخالها عليها. وتعتبر هذه الطريقة من المقاربات الواجب اتباعها بما أن هذه الخطة قد تمّ تطويرها بصورة سريعة.

وبين السنتين ٢٠١٧ و٢٠١٨، عُقدت أربعة مؤتمرات إقليمية خاصة بخطة (GASep) من أجل التركيز على المساءلة والأولويات الإقليمية المشتركة وتحديد التهديدات والتحديات الفريدة من نوعها وتطوير خرائط الطريق الخاصة بكل إقليم على حدة. وقد شارك في كل مؤتمر العديد من المسؤولين رفيعي المستوى وممثلي عدد كبير من الدول وأصحاب المصلحة. ويجري حالياً تنفيذ الإجراءات لصقل الأجل الزمنية واستكمال المهام والمبادرات الخاصة التي تمّ تحديدها في كل خارطة الطريق. وللمؤتمرات الإقليمية دور هام في تعزيز تبادل المعارف والتعلم المتبادل واستعراض النظراء عبر جميع أقاليم الإيكاو.

وبموازاة تقديم خطة (GASep) إلى المجلس للاعتماد، عقدت الإيكاو الندوة الأولى لأمن الطيران العالمي (AVSEC2017). وكان الحدث الذي انعقد في عام ٢٠١٧ الأول لسلسلة من الندوات السنوية التي تركز، على وجه الخصوص، على جوانب هامة في خطة (GASep). ورافقت المناقشات الرسمية لمجموعة الخبراء ورشات عمل وعروض تفاعلية وتمارين عملية. وقد سبق عقد ندوة أمن الطيران لعام ٢٠١٨ افتتاح اليوم المكرس لمشاركة قطاع الطيران والذي تمّ التركيز فيه على الابتكارات الحالية والمستقبلية في التكنولوجيا والعمليات تلاه المؤتمر الثاني رفيع المستوى بشأن أمن الطيران (HLCAS/2).

وأعرب المؤتمر رفيع المستوى الثاني لأمن الطيران المنعقد من ٢٩-٣٠/١١/٢٠١٨، عن دعمه الكامل لخطة (GASep) مقرراً بامتنان بأهمية المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران التي استضافتها كل من مصر وبنما والبرتغال وتايلند والتي ساهمت في مساعدة الدول على تعميق فهمها لخطة أمن الطيران (GASep). ونظر المؤتمر رفيع المستوى (HLCAS/2) في خمسة بنود على جدول الأعمال وصاغ ٢١ توصية. وتمّ تقسيم هذه التوصيات إلى فئتين عامتين ألا وهما: (أ) التوصيات الموجهة مباشرة إلى الدول و/أو قطاع الطيران و(ب) التوصيات الموجهة إلى الإيكاو لاتخاذ الإجراءات. وستعمم التوصيات الموجهة إلى أصحاب المصلحة من خلال إرسال كتب المنظمة، أما تلك الموجهة إلى الإيكاو فسيعالجها المجلس و/أو الأمانة. وتعمل حالياً الأمانة على متابعة العديد من نتائج المؤتمر بحيث يتم استكمال غالبيتها عام ٢٠١٩. وستبلغ الأمانة المجلس ولجانه المعنية بنتائج أعمالها في أثناء دورات ٢٠١٩.

مجموعة أدوات تنفيذ خطة (GASep): ستعم الوثيقة التي هي قيد الإعداد على كل مسؤول في المكاتب الإقليمية معني بالأمن والتسهيلات لترشيد النشاطات وتركيزها. وتوفر مجموعة الأدوات تفصيلاً شهرياً لكل نشاط من النشاطات ذات الأولوية على أساس المهام الأساسية والمهام الفرعية، مما يسهل تنفيذ النتائج في نهاية كل عام. أما نتائج وتحاليل البرنامج (USAP) والرسوم البيانية المرافقة فستحدّث شهرياً وتقدّم إلى المكاتب الإقليمية حتى يتم رصد تقدّم الدول في تحقيق أهداف التنفيذ الفعال المحددة في خطة (GASep) لعام ٢٠٢٠. وستضمن البيانات التصنيف دون الاقليمي الفرعي، حسب الاقتضاء، وستسلط الأضواء على مواضيع الأمن مع التركيز الخاص على التدريب والمبادرات الأخرى الآيلة إلى بناء القدرات.



قد تمّ إعداد وتنفيذ عدد كبير من المبادرات لتعزيز القدرات دعماً لإجراءات خطة (GASAP). وقد ساهم التوزيع المناسب لـ"بيان الإيكاو لسياق مخاطر الأمن" (الوثيقة Doc 10108 - مقيدة) والعروض المقدّمة أثناء ورشات العمل لإدارة المخاطر في كل إقليم مساهمة قيمة في إذكاء الوعي بمنهجية تحديد المخاطر وفهم التهديدات والتدابير المضادة القابلة للتنفيذ واعتماد النهج المبتكرة للتخفيف من حدة تلك المخاطر. وقد تمّ إعداد ورشات العمل والمواد الداعمة بشأن ثقافة الأمن والتهديد من الداخل وتمت ترجمتها إلى لغات الإيكاو الرسمية الست. وتتلقى مكاتب الإيكاو الإقليمية شهرياً معلومات محدّثة عن نتائج تنفيذ نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي للتدقيق (USAP) من أجل تحديد مجالات التركيز الخاصة بكل إقليم وتحديد المساعدة، حسب الاقتضاء.

وبعد قيام بعض الدول بفرض القيود على نقل الأجهزة الإلكترونية المحمولة، سعت مجموعتان من الخبراء، ألا وهما فرقة العمل الخاصة بشأن الأجهزة المتفجرة الارتجالية (IED) ومجموعة سلامة الشحن، إلى معالجة الجوانب المتعددة لهذه المسألة باعتماد نهج متكامل وشامل. وكنتيجة لذلك، قامت الأمانة بالتعاون مع فريق خبراء أمن الطيران بتطوير مواد إرشادية من أجل استخدام منهجية الفرز الأمني للتخفيف من التهديدات التي قد تتسبب بها أجهزة (IED) المندسّة في الأمتعة الشخصية. ولهذا الغرض، وافق المجلس في دورته ٢١٧ على أفضل الممارسات بشأن استخدام أجهزة الكشف عن آثار المتفجرات لإدماجها في الطبعة الحادية عشرة المقبلة لـ"دليل الإيكاو لأمن الطيران" (Doc 8973 - مقيدة).

المرفق (ب)

المواثيق القانونية الدولية، وسنّ التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أعمال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.

واصلت الإيكاو تركيزها على أهمية الانضمام إلى اتفاقية أمن الطيران من خلال جلسات الإحاطة غير الرسمية وعقد المؤتمرات رفيعة المستوى.

المرفق (ج)

تنفيذ تدابير الأمن الفنية

من أجل النهوض بكفاءة وفعالية التدابير الأمنية، واصلت الإيكاو عملها على إعداد المواد الإرشادية الجديدة والمحدّثة المتاحة خلال الفترة الثلاثية.

وقد صدرت الطبعة العاشرة لـ"دليل الإيكاو لأمن الطيران" (الوثيقة Doc 8973 - مقيدة) في جميع اللغات الرسمية في شهر يناير ٢٠١٨. وقد حدّثت الإيكاو ذلك الدليل بالتعاون مع فريق خبراء أمن الطيران لمساعدة الدول في تنفيذ الأحكام الجديدة والمحدّثة في الملحق السابع عشر - الأمن، بما في ذلك تلك التي وردت في التعديلين ١٥ و١٦، وأدمجت فيه جميع المواد التي أعدت منذ إصدار الطبعة التاسعة. وجدير بالإشارة إلى المواد الإرشادية الجديدة و/أو المحدّثة بشأن المواضيع التالية: أمن المنطقة المفتوحة للجمهور في المطارات والكشف الأمني المفروض على الموظفين والمركبات والتهديدات الإلكترونية (السيبرانية) لنظم الطيران الحساسة والفرز الأمني باستخدام أجهزة الكشف عن آثار المتفجرات وتقييم التهديد الذي يتسبب به الأشخاص من خلال الكشف عن السلوك والإمدادات أثناء الرحلة وفي المطارات والمعلومات الحساسة في مجال أمن الطيران والوقائع المرتبطة بالمواد الكيماوية والبيولوجية والاشعاعية.



واعتمد المجلس التعديل ١٦ للملحق السابع عشر - "الأمن" - باتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤) في أثناء دورته المنعقدة في مارس ٢٠١٨، وأصبح هذا التعديل منطبقاً في شهر نوفمبر ٢٠١٨. ويتضمن التعديل أحكاماً جديدة ومحدثة بشأن تبادل المعلومات والتدابير المرتبطة بالركاب والأمتعة اليدوية وتلك المرتبطة بالبضائع والبريد والسلع الأخرى والتحديات السيبرانية. وفي أثناء صياغة التعديل ١٦ للملحق السابع عشر، قد رُعيَت المشاكل التي قد تطرأ عند التنفيذ وتقييم الأثر، ولكن أظهر هذا الاستعراض أثراً إيجابياً على تعزيز أمن الطيران والتسهيلات. أما فيما يتعلق بالأثر من حيث التكلفة، فسيحدد تقييم المخاطر في كل دولة استراتيجيات التخفيف التي ينبغي تطبيقها، وسيتمتع الأثر العام من حيث الموارد على تقييم التهديدات والمخاطر وفيات التدابير المطبقة. وبالتشاور الوثيق مع مجموعة العمل بشأن التهديدات والمخاطر التابعة لفريق خبراء أمن الطيران، واصلت الإيكاو رصد التهديدات المحتملة في مجال أمن الطيران (مثلاً، الأمن الإلكتروني "السيبراني" وأمن المنطقة المفتوحة للجمهور ونظم الطائرات الموجهة عن بعد والأجهزة المتفجرة الارتجالية التي يحملها الأشخاص وأسلحة الدفاع الجوي المحمولة" المانبادز").

المرفق (د)

إجراءات الدول المعنية بفعل من أفعال التدخل غير المشروع

إذ يقرّ المجلس بالتهديدات المستمرة بارتكاب أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، فقد طلب وجوب تذكير الدول الأعضاء بالتزاماتها بإبلاغ المجلس بشأن أفعال التدخل غير المشروع، بأسرع السبل الممكنة، حسبما ينصّ عليه الملحق السابع عشر والمواد العديدة من اتفاقية لاهاي واتفاقية مونتريال واتفاقية بيجين. ويجوز للدول من أجل تيسير تنفيذ هذا الالتزام، استخدام نموذج الإيكاو للإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع، والذي يرمي إلى تبسيط استخدامه والتعجيل بتقديمه بواسطة التركيز على جمع البيانات الرئيسية والمعلومات الحاسمة فيما يتعلق بالحادثة.

المرفق (هـ)

برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

وفيما يتعلق بتناول قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٨ بشأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، فقد قامت الأمانة العامة للإيكاو باستشارة مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وذلك من أجل استعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر، وذلك بهدف ضمان تقديم معلومات موثوقة فيما يتعلق بالتنفيذ الفعال لتدابير أمن الطيران على الأرض ومراعاة النهج القائم على المخاطر. وركزت أعمال مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة على أربعة مجالات هامة رئيسية، ألا وهي: تفسير القواعد القياسية وتدريب المدققين؛ والتدقيق في التنفيذ التشغيلي؛ والتصدي للثغرات الخطيرة في الوقت المناسب؛ والنهج القائم على المخاطر بشأن إضفاء الأولويات.

ولقد اقترحت توصيات في هذا الشأن، إلى جانب فوائدها وتأثيراتها المتوقعة، على الاجتماع الثلاثين لفريق خبراء أمن الطيران وعلى المجلس من أجل النظر فيها. وستعرض النتائج النهائية لعملية استعراض البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر على الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو من أجل اعتمادها.



المرفق (و)

برنامج الإيكاو لدعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن.

عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٩-١٨، والذي جرى التأكيد عليه بواسطة اعتماد قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ (٢٠١٤) و ٢٣٠٩ (٢٠١٦) و ٢٣٢٢ (٢٠١٦) و ٢٣٦٨ (٢٠١٧) و ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، فضلاً عن الأهداف ذات الأولوية الواردة بالخطة العالمية لأمن الطيران، فإن الإيكاو تسعى إلى تنفيذ المساعدة ذات الأهداف المحددة من أجل معالجة الثغرات المحددة ضمن الدول الأعضاء. ويتمثل الهدف الرئيسي للمساعدة في مجال تسهيلات وأمن الطيران في دعم الدول الأعضاء على تسوية الشواغل البارزة في مجال الأمن المحددة من خلال برنامج الإيكاو لتدقيق أمن الطيران ولمساعدة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق التاسع - "التسهيلات"، وفي الملحق السابع عشر - "الأمن" - حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

ولقد صُممت خطة تحسين أمن الطيران تصميمًا محددًا بالنسبة لدولة ما بناءً على نتائج تقييم الاحتياجات ومتطلبات المساعدة الخاصة بتلك الدولة، ويجوز الشروع في تنفيذها بعد عملية التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أو بناءً على طلب من الدولة. وتتضمن كل مرحلة من مراحل خطة تحسين أمن الطيران مؤشرات أداء وشروط وتدابير لضمان الجودة التي يجب الوفاء بها قبل الشروع في تنفيذ المرحلة التالية من خطة تحسين أمن الطيران. ومن ثم، تقوم قدرة الدولة على إكمال خطة تحسين أمن الطيران على عوامل عديدة، بما فيها قدرة الإيكاو على تزويد الدولة بالمساعدة وعلى قدرة الدولة على الوفاء بشروط خطة تحسين أمن الطيران من أجل ضمان تنفيذ تدابير الأمن المحسنة تنفيذًا فعالًا. وأثناء فترة السنوات الثلاث الماضية، كانت هناك ٢٥ خطة لتحسين أمن الطيران قائمة، مع إكمال ١١ خطة منها. وبالنسبة للمستقبل فقد قُدمت طلبات لثمان خطط إضافية لتحسين أمن الطيران.

ويضطلع برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن في إدارة النقل الجوي بإدارة التدريب الخاص بأمن الطيران. ويضطلع برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن بإدارة تنظيم ٦ دورات تدريبية لأمن الطيران و ٧ حلقات عمل لأمن الطيران. ويقوم برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن بإدارة شبكة الإيكاو لمراكز التدريب على أمن الطيران. وثمة الآن ٣٥ عضواً في هذه الشبكة يعملون في جميع أقاليم الإيكاو السبعة، وذلك بغية توفير تدريب في مجال أمن الطيران لجميع الدول الأعضاء في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، وانضمت ٥ مراكز جديدة اعتمدها الإيكاو إلى الشبكة في فترة السنوات الثلاث ٢٠١٧-٢٠١٩. وفي السنتين ٢٠١٧ و ٢٠١٨، أُجري ما مجموعه ٦٩ دورة وحلقة عمل لأمن الطيران برعاية الإيكاو من خلال شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران، وشملت ١١٩ متخصص في أمن الطيران من ١٢٨ دولة عضو استقادوا من هذا التدريب.

وفي إطار ترتيبات العمل بين التدريب العالمي على أمن الطيران وإدارة النقل الجوي من أجل أعمال الاتساق في برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، فإن تنسيق شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران سيظل تحت رعاية برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن. ومع ذلك يجب على أي جهات جديدة تقدم طلبات للانضمام إلى شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران أن تتضمن أولاً إلى شبكة برنامج "تدريب" المتقدم. وسينفذ برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن آليات تقييم خاصة بأمن الطيران بعد الاعتراف بمركز التدريب كعضو في برنامج "تدريب" المتقدم. وبالإضافة إلى ذلك تُقرّ الأمانة العامة بالحاجة إلى مواصلة تحديث التدريب القائم من أجل الاتساق مع التوجه الحالي للملحق السابع عشر - الأمن، والأمن



المتصل بالقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات، ودليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو (Doc 8973 - Restricted)، ولإعداد تدريب جديد لتسهيلات الطيران وأمنه يتناول الثغرات الكامنة في الوضع الحالي فضلا عن التهديدات الجديدة والناشئة.

المرفق (ز)

إجراء المجلس فيما يتعلق بالتعاون المتعدد الأطراف والثنائي الأطراف.

بُذلت جهود متواصلة لتعزيز مبادئ التعاون المتعدد الأطراف والثنائي الأطراف في مجال أمن الطيران وذلك من خلال تعميم بند نموذجي مُحدث بشأن أمن الطيران من أجل إدراجه في الاتفاقات الثنائية بشأن خدمات الطيران لتعزيز التعاون بين الدول، وبالتحديد لتبادل المعلومات بين السلطات المختصة بأمن الطيران. وبالإضافة إلى ذلك، أُحرز تقدم كبير في مجال مساعدة الدول على اعتماد الإقرار المتبادل لعمليات أمن الطيران من خلال تعميم إرشادات الإيكاو المُحدثة بشأن الاعتراف بتبادل التدابير الأمنية ووضع ترتيبات لنقطة التفتيش الأمني الواحدة لكي تشمل ترتيبات متعددة الأطراف. وتُعَد الاتفاقات الرسمية للاعتراف المتبادل في مجال أمن الطيران أمرا أساسيا في إدارة شؤون أمن الطيران الثنائية الأطراف.

المرفق (ح)

التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران.

في الفترة منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو، عززت الإيكاو التعاون فيما بين الدول الأعضاء ومع الجهات المعنية الأخرى من أجل تحسين أمن الطيران وتسهيلات النقل الجوي، على المستويين الإقليمي والعالمي على حد سواء.

وتتعاون الإيكاو مع مختلف مكاتب الأمم المتحدة والمديريات التابعة لها والوكالات المتخصصة التابعة لها (مثل مركز الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة فضلا عن المنظمات الدولية الأخرى (مثل المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الانتربول) والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الجمارك العالمية) من أجل الوفاء بالالتزامات المحدد في الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة. وتتصل الأنشطة التعاونية اتصالا مباشرا بأمن تسهيلات الطيران والهوية وإدارة مراقبة الحدود حسبما يرد في قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ١٣٧٣ (٢٠٠١) و١٦٢٤ (٢٠٠٥) و٢١٧٨ (٢٠١٤) و٢٣٠٩ (٢٠١٦) و٢٣٤١ (٢٠١٧) و٢٣٩٦ (٢٠١٧).

وفي مايو ٢٠١٨، وقعت الأمانة العامة للإيكاو والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة ترتيبا بشأن التعاون، وهو يُرسي أساسا للتعاون بين المنظمين. وبالإضافة إلى ذلك، تواصل الأمانة العامة للإيكاو مساعدة المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة من خلال المشاركة في تنفيذ زيارات قطرية بالموقع من أجل تقييم تنفيذ الدول الأعضاء في الأمم المتحدة للقرارات المتصلة بمكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني، ولتحديد كفاءة أنظمة ولوائح وسياسات الطيران بالدول. وتواصل المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة دعم جهود الإيكاو من أجل ضمان الإبقاء على تطبيق نظم المعلومات المسبقة عن الركاب في صدارة أولويات الدول.



وتواصل الأمانة العامة للإيكاو التعاون مع مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، وفي ديسمبر ٢٠١٨، وقعت ترتيباً بشأن التعاون، والذي يعزز أحكام التعاون بين المنظمين من أجل تعزيز توفير المساعدة لبناء قدرات مكافحة الإرهاب. ويشمل ذلك: تطوير القدرات ذات الأهداف المحددة والتدريب وغير ذلك من الموارد اللازمة مثل المساعدة الفنية ونقل التكنولوجيا والبرامج التكنولوجية. ولقد وقعت الإيكاو، كإحدى الكيانات المشتركة في فرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب، اتفاق التنسيق العالمي لمكافحة الإرهاب التابع للأمم المتحدة وشاركت في المؤتمر الرفيع المستوى لرؤساء أجهزة مكافحة الإرهاب في الدول الأعضاء في يونيو ٢٠١٨.

وشاركت الإيكاو، بالتعاون مع مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة، في إعداد موجز للممارسات الحسنة - حماية البنى التحتية الحاسمة من الهجمات الإرهابية والاستخدام المسؤول لتقنيات القياس البيولوجي في مكافحة الإرهاب.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٩ - معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني.

أعدت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين التأكيد على أهمية وضرة حماية البيانات ونظم البنى التحتية الحاسمة للطيران المدني ضد الهجمات الإلكترونية ونيل التزام عالمي لإجراء بواسطة الإيكاو ودولها الأعضاء والجهات المعنية في قطاع الطيران، من أجل معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني معالجة تعاونية ومنتظمة والتخفيف من التهديدات والمخاطر المرتبطة به. ويُحدد قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٩، معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني، الإجراءات الواجب أن تتخذها الدول وغيرها من الجهات المعنية في هذا المضمار. وطلبت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين من الإيكاو إعداد خطة عمل شاملة بشأن الأمن الإلكتروني وهيكل إدارته.

وقامت الإيكاو، من أجل الوفاء بهذه الأهداف، بإنشاء مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني تحت قيادة نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات. وتتكون عضوية مجموعة الدراسة المذكورة من ٢٠ دولة و١٣ منظمة دولية، والأمانة العامة للإيكاو، وتقوم برصدها مجموعة الإدارة العليا التابعة للأمانة والمعنية بالمسائل المشتركة المرتبطة بالأمن والسلامة، والتي تترأسها الأمانة العامة للإيكاو.

ولقد عقدت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني، منذ انشائها في أغسطس ٢٠١٧، ستة اجتماعات وأعدت مجموعة من التوصيات لمعالجة المسألة الناشئة المتمثلة في الأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وتمثلت النتيجة الرئيسية في وضع استراتيجية أمن إلكتروني شاملة. وتهدف هذه الاستراتيجية إلى توجيه أعمال الدول والإيكاو من أجل ضمان سلامة وأمن واستمرارية الطيران المدني من خلال تطبيق إطار صارم معني بالأمن الإلكتروني. ووافق المجلس، في دورته ٢١٧، من حيث المبدأ، على عرض استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران على الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٠ - البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات.

قام المجلس بتحديث الملحق التاسع - التسهيلات، ووافق على أن توضع في موقع الانترنت التابع للإيكاو المواد الخاصة، الإرشادات والموارد المتعلقة بـ"أفضل الممارسات"، من أجل تكملة المعلومات الواردة في الإرشادات الدولية لإرشاد الأشخاص في المطارات والمحطات البحرية (Doc 9636). ويجري الآن إعداد الطبعة الثانية من دليل التسهيلات (Doc 9957).



قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢١ - معالجة المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة الموجهة إلى الدول.

اتخذ المجلس (انظر قرار المجلس C-DEC 215/6) قراراً بشأن التدابير الرامية إلى التخفيف من إجمالي عدد كتب المنظمة وأحاط علماً بالتعديل المقترح بشأن شكل كتب المنظمة من أجل تيسير معالجة الدول لكتب المنظمة. ويكمل هذا القرار سلسلة من التدابير التي اتخذتها الأمانة العامة في السنوات الماضية من أجل تحسين تتبّع مستوى الردود ولتشجيع معدل ردود أعلى. وعملية بذل الجهود في هذا المضمار متواصلة ولم تتوقف.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢ - صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات.

أصدرت الإيكاو دليل الإبلاغ عن الاختلافات وإصدارها (Doc 10055)، وهي تسعى جاهدة إلى تحسين نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٣ - مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

اعتمدت الجمعية العمومية القرار ٣٩-٢٣: "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" كوسيلة لتحفيز الجهود الرامية إلى مساعدة الدول في تعزيز نظمها الخاصة بالطيران المدني، والتي تدعم في المقابل التنمية الاجتماعية - الاقتصادية المستدامة على المستويين الوطني والإقليمي.

وتتمثل إحدى أولويات هذه المبادرة في تعزيز الإرادة السياسية اللازمة لدعم الالتزامات والتحسينات في مجال الطيران. وتشجع الإيكاو هذا الأمر بواسطة المشاركة في الأحداث والاجتماعات الدولية الرئيسية مثل، في جملة أمور، مؤتمر القمة الإفريقي السادس والعشرين (٢٠١٦) والمؤتمر العالمي المعني بالنقل المستدام والمنتدى الاقتصادي العالمي في دافوس للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩، والمنتدى الدولية للنقل للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩، فضلاً عن المنتديات العالمية للرؤساء التنفيذيين للطيران المدني ومؤتمرات قمة قادة الطيران. وإذ تشجع الإيكاو فوائد الطيران بالنسبة للتنمية المستدامة في هذه المحافل، فهي تعمل على توعية المسؤولين الحكوميين الرفيعي المستوى وتوليد الرغبة السياسية من أجل تخصيص الموارد الكافية لتنمية الطيران في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

ويشكّل منتدى الإيكاو العالمي للطيران، الذي انعقد كل سنة في فترة السنوات الثلاث الماضية، مثالا على جهود الإيكاو للجمع بين المشاركين الرفيعي المستوى من الدول وأوساط الطيران والمؤسسات المالية. وبيّنت الإيكاو، أثناء انعقاد منتدى الإيكاو العالمي للطيران، كيفية تعزيز تنفيذ السياسات والقواعد القياسية الدولية في مجال الطيران لنظام نقل جوي مأمون وآمن وكفوء وقابل للاستمرار من الناحية الاقتصادية ومسؤول من الناحية البيئية. ولقد استخدم المجلس نتائج كل اجتماع من اجتماعات منتدى الإيكاو العالمي للطيران أثناء تنفيذه لاستراتيجية "عدم ترك أي بلد وراء الركب" والمضي في صقل هذه الاستراتيجية ولضمان كونها قائمة على المعلومات والتعقيبات التي أعربت عنها جميع الأطراف المشتركة في هذا الأمر.

ولقد بيّن التناوب الإقليمي لمنتدى الإيكاو العالمي للطيران أيضاً التزام الإيكاو بالحازم بتحقيق أهداف مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب. ولقد أتاح انعقاد منتدى الإيكاو الثالث العالمي للطيران (نوفمبر ٢٠١٧، بأبوجا في نيجيريا) ومنتدى الإيكاو الرابع



العالمي للطيران (سبتمبر ٢٠١٨، فورتاليزا، البرازيل) للمنظمة معالجة الاحتياجات والتحديات الإقليمية في مجال تنمية الطيران، في الوقت الذي تقوم فيه بتحديد وإعداد حلول ملموسة تتسق مع البرامج والأولويات والأطر المشتركة العالمية في مجال الطيران.

وقامت المنظمة، في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وبالتزامن مع برامج التعاون الفني والمساعدة والتدقيق التابعة للإيكاو، بتحصيل الدعم من الدول من أجل تسوية شواغلها البارزة في مجال السلامة وشواغلها البارزة في مجال الأمن، فضلا عن تعزيز نظمها الخاصة بالطيران. ولقد جرى الاضطلاع بتنفيذ جميع هذه الجهود من أجل تمكين جميع الدول من جني الفوائد الناجمة عن قطاع طيران مدني قوي.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٤ - استراتيجية الحدّ من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران

اعتمدت الجمعية العمومية القرار ٣٩-٢٤، "استراتيجية الحدّ من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران"، والذي يطلب من المجلس وضع سياسة للتصديّ للأزمات واستراتيجية للحدّ من الكوارث في قطاع الطيران. وسيؤدي ذلك إلى إضفاء الصبغة الرسمية على النهج الاستراتيجي للمنظمة واستجاباتها التكتيكية للأزمات التي تتهدّد قطاع الطيران وتوجيه هذا النهج والاستجابات المذكورة وهي الأزمات التي قد تؤثر على سلامة أو استمرارية الطيران المدني الدولي. وأذ اعتمدت الجمعية العمومية هذا القرار، فهي تراعي كون الدول هي الجهة المسؤولة أساسا عن الوقاية من مخاطر الكوارث والتخفيف من حدتها، وأن أي استجابة تقوم بها المنظمة ينبغي أن تسترشد بتوجيهات الدول المتضررة وبالتنسيق معها.

ولقد أقرّ المجلس سياسة الإيكاو للتصدي للكوارث التي توفر هيكلًا موحّدًا لتصدي المنظمة للأزمات، بما في ذلك حوادث الطائرات والكوارث الطبيعية وتلك التي من صنع البشر وأفعال التدخل غير المشروع والأوبئة التي تؤثر تأثيرًا كبيرًا على النقل الجوي الدولي والتي تنال من ثقة الجمهور في سلامة النقل الجوي وأمنه. ولقد أعدت أثناء عام ٢٠١٨ إجراءات مؤسسية معينة وتعليمات إدارية محددة في هذا الشأن. ولقد اعتمد المجلس أيضا، من حيث المبدأ، استراتيجية للتخفيف من مخاطر الكوارث من أجل مساعدة الدول في انتهاج نهج استباقي من أجل تحديد المخاطر وأوجه الضعف في هياكلها الخاصة بالطيران المدني وتعزيز تحسين نظام الطيران التابع لها.

وبالإضافة إلى ذلك ووفقا لخطة عمل الأمم المتحدة للحدّ من مخاطر الكوارث من أجل زيادة القدرة على مواجهتها لمعرفة المخاطر والنهج المتكامل بشأن التنمية المستدامة، فقد قامت الإيكاو ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية برئاسة اجتماع لفرقة عمل بشأن كفاءة المطارات من أجل المساعدة الإنسانية الفعالة والتصدي للكوارث انعقد في مقر الإيكاو في أغسطس ٢٠١٨.

وإذ تمّ الاعتراف في الاجتماع بالدور الحاسم للإرشادات المناسبة في التخطيط والتأهب للكوارث المتصلة بالطيران في الدول والمطارات، فقد شجع المجتمعون وضع وثيقة إرشادية بالإيكاو. وهي تدعو إلى استخدام المواد والأدوات الحالية من أجل تحديد الثغرات في الإرشادات الحالية والنتائج الواجب إدراجها في الوثيقة الجديدة. وأمعن المجتمعون النظر في اقتراح بشأن دعم التأهب الشامل للكوارث بالنسبة للمطارات من أجل التصدي الفعال للكوارث. وكجزء من هذا المجهود، فقد تمّ التركيز على برنامج إعداد المطارات للتصديّ للكوارث على أنه يقتضي الدعم المؤسسي والمالي من أجل مواصلة تنفيذ البرنامج الحالي وتيسير تطويره في المستقبل، فضلا عن دعم الدول بإجراءات المتابعة الناجمة عن حلقات العمل التي ستعتمدها.



ولقد تحقق توافق في الآراء بشأن الحاجة إلى وضع نهج استراتيجي لإعداد وصيانة خطط طوارئ الإيكاو، والذي سيقضي نجاحها مشاركة المكاتب الإقليمية للمنظمة وغيرها من الجهات المعنية مشاركة فعالة. وستراعي خطط الطوارئ في ظل الاتفاق المقترح، الكوارث الطبيعية التي من المرجح أن تحدث بناء على البيانات التاريخية. وستضفي خطط الطوارئ الأولوية على احتياجات الدول والأقاليم المجاورة، وستقوم على تدفقات الحركة الجوية الرئيسية.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥: مساهمة الطيران في خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

منذ اعتماد القرار رقم ٣٩-٢٥، التزمت الإيكاو التزاماً تاماً بالتعاون الوثيق مع الدول وسائر الجهات المعنية عالمياً للمساهمة في تحقيق خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. ولإذكاء الوعي العالمي بالطيران كأداة تمكّن من تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، أبرزت الإيكاو فوائد الطيران من حيث بلوغ أهداف التنمية المستدامة من خلال أنشطة التوعية الاستراتيجية والرسائل والشراكات المصممة خصيصاً لهذا الغرض.

وفي عام ٢٠١٦، أطلقت الإيكاو شركات الطيران من أجل التنمية المستدامة (APSD) ودعت إدارة الأمم المتحدة للشؤون الاقتصادية والاجتماعية (DESA) ومكتب الممثل السامي للبلدان الأقل نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية (OHRLS) ومجموعة البنك الدولي (WBG) ومجموعة العمل المعنية بالنقل الجوي (ATAG) للانضمام إليها. ومنذ عام ٢٠١٦، يدافع الأعضاء في شركات الطيران عن الدور الأساسي الذي يؤديه الطيران في تحقيق خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، وذلك بالتعاون مع الدول والأمم المتحدة والقطاع الخاص والمؤسسات المالية والجهات المعنية الأخرى. وقد حدث ذلك خلال فعاليات مختارة ذات أهمية استراتيجية، مثل مؤتمر تغيير مفهوم النقل ٢٠١٨-٢٠١٩ الذي نظّمه البنك الدولي والمنتدى الدولي للنقل لعام ٢٠١٨ والمنتدى السياسي الرفيع المستوى بشأن التنمية المستدامة ٢٠١٨-٢٠١٦ ومنتدى آسيا والمحيط الهادئ للتنمية المستدامة لعام ٢٠١٨ ومنتدى بلدان أمريكا اللاتينية والكاريبي بشأن التنمية المستدامة لعام ٢٠١٨ والمنتدى الحضري العالمي لعام ٢٠١٨ والقمة العالمية لفريق عمل النقل الجوي ٢٠١٧-٢٠١٩.

وفي عام ٢٠١٧، تعاونت الإيكاو مع المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) من أجل إعداد تقرير فوائد الطيران، الذي يوضح كيف يعزز الطيران التقدم الاجتماعي والاقتصادي دعماً لأهداف التنمية المستدامة (SDGs).

وفي ديسمبر ٢٠١٧، وافقت اللجنة الاقتصادية والمالية التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة على قرار يركز على تعزيز الروابط بين جميع وسائل النقل لتحقيق أهداف التنمية المستدامة. ويتضمن القرار إقراراً بأهمية الطيران والعمل الذي تضطلع به الإيكاو للنهوض بأهداف التنمية المستدامة. كما يركز القرار بشكل خاص على أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ويؤكد أن زيادة الاستثمار في البنية الأساسية والنقل المتعدد الوسائط والربط هي جميعها مسائل جوهرية لدمج الاقتصادات العالمية، ما سيدفع بعجلة النمو ويساعد في تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

وإدراكاً لأن النقل والتنقل المستدامين أمران ضروريان لتنفيذ خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، دعا البنك الدولي الإيكاو للانضمام إلى مبادرة "التنقل المستدامة للجميع" (SuM4All) - وهي مجموعة تتألف من ٥٠ منظمة ووكالة رائدة في قطاع النقل تلتزم بدعم سياسات ونظم النقل التي من شأنها أن تحدث تغييراً شاملاً في مفهوم التنقل على نطاق عالمي. وفي عام ٢٠١٧، أصدرت المبادرة أول تقرير عالمي لها على الإطلاق عن التنقل، واحتل الطيران فيه موقعاً استراتيجياً. وقد نُشر التقرير في ٤٠ منفذاً إعلامياً رئيسياً ووصل إلى أكثر من ٣ ملايين شخص.



ويشير قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥ إلى التنفيذ الفعال للسياسات والقواعد والتوصيات الدولية، كما يتناول إدراج الطيران في خطط التنمية الوطنية^{١٠} لدعم أهداف التنمية المستدامة. وسعيًا لتحقيق هذا الهدف، وضعت الإيكاو توجيهات للدول الأعضاء فيها لمساعدتها في وضع إطار عمل وطني لتخطيط الطيران^{١١} يضمن التنمية المستدامة للنقل الجوي من خلال تنسيق وإيلاء الأولوية لتنفيذ مبادرات تحسين جوانب السلامة والأمن والتسهيلات والسعة والكفاءة في نظم النقل الجوي لديها. وهذا النهج من شأنه أن يحقق النمو المستدام للنقل الجوي على المستوى القطري والإقليمي والعالمي، مما يؤدي إلى تحقق فوائد اجتماعية واقتصادية جمّة، بما في ذلك زيادة إمكانية التنبؤ بتمويل الطيران المستدام.

وتساهم الإيكاو بشكل مستمر في رصد الجهود الم بذولة في إطار خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، كما أن لديها صفة مراقب رسمي في المجموعة المشتركة بين الوكالات وفريق الخبراء المعني بمؤشرات أهداف التنمية المستدامة، وهي أيضاً الوكالة الزراعية لمؤشر أهداف التنمية المستدامة ٩-١-٢ "أعداد المسافرين وحجم الشحن حسب وسائل النقل المختلفة". واستناداً إلى هذه الصفة، تتسنى للإيكاو فرصة المساهمة في التقرير المرحلي السنوي عن أهداف التنمية المستدامة، فضلاً عن توفير وتحديث الوثائق المرتبطة بالمؤشر. وذلك بدوره يفيد في عرض مبررات ومسوغات التمويل والاستثمارات في البنية الأساسية للنقل، وصياغة السياسات التي تعمل على تعزيز الربط بواسطة النقل متعدد الوسائط. وهي من المتوقع أن تعمل على تعزيز النمو المستدام لقطاع النقل واستيعاب الزيادة المنتظرة في حركة الركاب والبضائع في الأقاليم النامية والاقتصادات سريعة النمو.

كذلك فإن مبدأ "تعزيز الشراكات" الذي يؤكد عليه القرار ٣٩-٢٥ يرد في خطة أعمال الإيكاو باعتبار نشاطاً رئيسياً يرمي إلى تحسين مستوى كفاءة وفعالية وتأثير أعمال الإيكاو. وسعيًا لتوفير الإرشادات بشأن السياسات والعمليات والإجراءات المتعلقة بأنشطة الشراكات التي تضطلع بها الإيكاو، أنشأت الأمانة العامة للإيكاو إطار عمل للشركات من أجل تحديد الشراكات المستهدفة التي تتيح تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٦: تعبئة الموارد

اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين القرار ٣٩-٢٦: تعبئة الموارد. ويحدد القرار الأهداف المرجوة وهي بناء القدرات اللازمة لتعبئة الموارد التي ترمي إلى جلب تبرعات كافية وأكثر قابلية للتنبؤ بها وأكثر استدامة بما يتيح للمنظمة الاضطلاع بمهمّتها من خلال توسيع قاعدة المانحين وتيسير إدراج الموارد المتاحة والمتوقعة ضمن خطة أعمال متكاملة للمنظمة.

وبلغت تعبئة موارد صناديق التبرعات في الإيكاو في الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨ مستويات قياسية. فخلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨، تلقت جميع صناديق التبرعات التابعة للإيكاو مساهمات تراكمية بقيمة ٣٢,٤ مليون دولار كندي، ما يمثل زيادة بمعدل ١٢٣ في المائة عن الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥ (١٤,٥ مليون دولار كندي). وخلال الفترة ٢٠١٦-٢٠١٨، ساهمت الدول بمبلغ ٢١,٢ مليون دولار كندي (٦٥,٤٪) وقدمت جهات أخرى تبرعات بقيمة ١١,٢ مليون دولار كندي (٣٤,٦٪). أما أكبر ثلاث

^{١٠} قد تعتمد الإحصاءات على مصطلحات مختلفة لتعريف الخطط وأطر العمل الوطنية.

^{١١} المرجع السابق.



دول من حيث المساهمة في صناديق التبرعات فهي الولايات المتحدة (٥,١ مليون دولار كندي) والصين (٣,٨ مليون دولار كندي) وكندا (٣,٤ مليون دولار كندي).

وتم إنشاء عدد من الأدوات لدعم أنشطة تعبئة الموارد بالإيكاو. كما أنشئت منصة الإيكاو لتعبئة الموارد من أجل تبسيط وتيسير الجهود المشتركة الساعية لتعبئة الموارد في أنحاء المنظمة. وتضم المنصة اتفاقات للمساهمات المقدمة إلى صندوق تعبئة الموارد، والمشروعات قيد الدراسة من جميع الإدارات والمكاتب الإقليمية والتي يتعين تعبئة الموارد لها، والأهم من ذلك، سجل بالمحاولات التي بُذلت لتعبئة الموارد لمشروع معين، مما يعزز التنسيق داخل الإيكاو.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٧: تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم

وافقت الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين على دعوة المجلس إلى النظر مرة أخرى في مقترح ترقية التوصية ٨-٤٦ الواردة في الملحق التاسع إلى مرتبة قاعدة قياسية، وذلك عقب استعراض لنتائج الأنشطة المنفذة في إطار نهج الرصد المستمر ضمن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. بعد ذلك، وافق المجلس على أن الإطار الزمني/الموعد المستهدف لتنفيذ قرار الجمعية العمومية سيحدد بعد إجراء تقييم لمدى تنفيذ خطط مساعدة الأسر المأخوذة من قوائم مراجعة الامتثال الواردة في الملحق التاسع والمستمدة من في نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD)، وذلك في الربع الثالث من عام ٢٠١٨ بالنسبة إلى الملحق التاسع والربع الرابع من عام ٢٠٢٠ بالنسبة إلى البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - نهج الرصد المستمر.

وفي أبريل ٢٠١٩، نظرت لجنة النقل الجوي، في اجتماعها الثاني من الدورة ٢١٧، في المعلومات التي قدمتها الأمانة العامة بشأن تنفيذ التوصية ٨-٤٦. وقررت اللجنة أنه ينبغي على الأمانة العامة أن تقوم بجمع معلومات حول قيام شركات الطيران والمطارات بتنفيذ خطط مساعدة الأسر لديها، المستمدة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، وتقديم تقرير عن حالة تنفيذ التوصية ٨-٤٦ المأخوذة من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - نهج الرصد المستمر، إن وجدت؛ وتقديم هذه المعلومات خلال الدورة ٢١٩.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٨: المعايير المستندة إلى الأداء والمواد الإرشادية بشأن تطهير الطائرات وإجراءات مكافحة ناقلات الأمراض

تعاونت الإيكاو مع منظمة الصحة العالمية وأجرت مشاورات مع الجهات المعنية في القطاع، كما استضافت حلقتي عمل حول المعايير القائمة على الأداء وإعداد مواد إرشادية حول تطهير الطائرات وتدابير مكافحة ناقلات الأمراض. وشمل ذلك إعداد سجل الإيكاو لمكافحة ناقلات الأمراض، وتطبيق الأمراض المعدية على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو ومشروع "أداة تقييم المخاطر واتخاذ القرارات". وتم اطلاع الدول والجهات المعنية على أحدث المستجدات من خلال اجتماعات برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران المدني (CAPSCA).

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٩: الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران

أجرت الإيكاو مؤتمري قمة عالمية للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران في عامي ٢٠١٧ و ٢٠١٨ لإشراك مجتمع الطيران وقطاعي التعليم والعمل في وضع استراتيجيات وإجراءات بهدف جذب وتعليم الجيل القادم من المتخصصين في



مجال الطيران والاحتفاظ به، وإقامة شراكات للتنفيذ. ويسرت الإيكاو أيضاً إنشاء رابطة دولية جديدة مستدامة للتعليم في مجال الطيران والفضاء (ALICANTO) من أجل تعزيز مشاركة الجامعات في أنشطة الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية. ورشّحت الدول والمنظمات الدولية أعضاءً للانضمام إلى فرقة العمل التي أنشأتها الإيكاو حديثاً والمعنية بالجيل القادم لمهنيي الطيران. وتعمل فرقة العمل على تطوير أدوات ونُهُج لمساعدة الدول في تلبية احتياجاتها من القدرات البشرية. ومن الأدوات التي طورتها الإيكاو مؤخراً تطبيق للكمبيوتر يسمح للدول بالتنبؤ باحتياجاتها من الطيارين ومراقبي الحركة الجوية وموظفي الصيانة وطاقم المقصورة. وتواصل الإيكاو العمل مع مؤسسات التدريب من خلال برنامج TrainAir Plus ومع الجامعات لتقديم دورات تهدف إلى إعداد مهنيين متخصصين في مجال الطيران.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٠: برنامج المساواة بين الجنسين لتعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي

عملاً بأحكام القرار رقم ٣٩-٣٠ وبرنامج تطبيق المساواة بين الجنسين الذي تلاه، تم البدء في تنفيذ خطة عمل مدتها ثلاث سنوات تتضمن ٦١ إجراء.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣١: اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية تجاه المنظمة والإجراءات التي يجب اتخاذها حيال الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات

خلال عام ٢٠١٨، بعثت الأمانة العامة إلى جميع الدول الأعضاء بأربعة كتب للمنظمة تتضمن جداول بالمبالغ واجبة السداد عن السنة الحالية ولغاية ١٢/٣١ من السنة السابقة. وحتى الآن، في عام ٢٠١٩، وجّهت الأمانة العامة خطاباً واحداً للدول حول هذا الموضوع.

ولم يتم اقتراح أي ترتيبات جديدة منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية. ويواصل المجلس تعزيز سياسته بدعوة الدول الأعضاء التي عليها متأخرات إلى تقديم اقتراحات لتسوية متأخرات الاشتراكات المستحقة منذ زمن طويل وفقاً لقرار الإيكاو رقم ٣٩-٣١.

واعتباراً من ٢٠١٩/٥/١٦، اعتُبر حق التصويت معلقاً في الجمعية العمومية بالنسبة لـ ٢٢ دولة عضواً بالنظر لبلوغ الاشتراكات المتأخرة عليها ما يعادل أو يزيد عن مجموع الاشتراكات للسنوات الثلاث السابقة، وكذلك بالنسبة للدول الأعضاء التي لا تمثل للاتفاقات التي انضمت إليها وفقاً لمنطوق الفقرة ٤ ب) من قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-٣١.

وطُبقت أيضاً التدابير الإضافية المنصوص عليها في منطوق الفقرة ١٠ من القرار رقم ٣٩-٣١ في أثناء الفترة على الدول الأعضاء التي اعتُبر حقها في التصويت معلقاً بموجب المادة ٦٢ من الاتفاقية. وتُعتبر فقط الدول التي ليست عليها أنصبة اشتراكات سنوية متأخرة، فيما عدا أنصبة السنة الحالية، مؤهلة لكي تُنتخب إلى عضوية المجلس واللجان والهيئات.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٢: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩

أبلغت الأمانة العامة الدول الأعضاء بالاشتراكات المطلوب سدادها عن العام ٢٠١٨ بموجب كُتب المنظمة الموجهة إلى الدول A1/8-18/62 و A1/8-18/94 و A1/8-18/108، وعن العام ٢٠١٩ بموجب كتاب المنظمة A1/8-19/47.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٣: صندوق رأس المال العامل

لا داعي لاتخاذ إجراء آخر.



قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٤: تعديل النظام المالي

نُشرت نسخة أحدث من وثيقة "النظام المالي للإيكاو" (Doc 7515).

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٥: إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

لا داعي لاتخاذ إجراء آخر.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٦: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

لا داعي لاتخاذ إجراء آخر.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٧: ميزانيات السنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩

القسم (أ): لا إجراء مطلوب.

القسم (ب): لا إجراء مطلوب.

القسم (ج): لا إجراء مطلوب.

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٨: خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا

يرتكز تطبيق خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan) على برنامج عمل من ثلاث مراحل (مرحلة قصيرة ومتوسطة وطويلة الأجل) وافقت عليه اللجنة التوجيهية للخطة. وقد عقدت اللجنة التوجيهية للخطة حتى الآن سبعة اجتماعات منذ إنشائها في عام ٢٠١٥، ومن المقرر عقد اجتماعها الثامن في أوغندا في مايو ٢٠١٩. وكان لانتهاج المرحلة قصيرة الأجل من الخطة في ٢٠١٧/١٢/٣١ تأثير إيجابي على التنفيذ الفعال لنظم مراقبة أمن الطيران لدى الدول، والامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر - "الأمن" والامتثال لأحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" التي تدعم كلاً من أهداف إدارة الحدود والأمن. وقد نجح إتمام المرحلة قصيرة الأجل من الخطة إلى حد كبير في تحقيق الأنشطة والأهداف المخطط لها، كما أتاح منصة جيدة لتنفيذ المرحلتين المتوسطة والطويلة الأجل (٢٠١٨-٢٠٢٠ و ٢٠٢١-٢٠٢٣ على التوالي). وحرصاً على اتباع نهج منسق في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية، فإن كلاً من برنامج عمل خطة AFI SECFAL وإعلان ومقاصد وندھوك وخريطة الطريق لأمن الطيران في أفريقيا والشرق الأوسط تمت مواءمتها جميعها مع الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep).

— انتهى —