

Doc 10183, A41-EX

اىكاو



# الجمعية العمومية الدورة الحادية والأربعون

مونتريال، ٢٧ سبتمبر – ٧ أكتوبر ٢٠٢٢

## اللجنة التنفيذية التقرير

اعتمده اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية  
ونشر بموجب سلطة الأمين العام



Doc 10183, A41-EX

اىكاو



# الجمعية العمومية الدورة الحادية والأربعون

مونتريال، ٢٧ سبتمبر – ٧ أكتوبر ٢٠٢٢

## اللجنة التنفيذية التقرير

اعتمده اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية  
ونشر بموجب سلطة الأمين العام

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

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

الدورة الحادية والأربعون - ٢٠٢٢

الوثيقة Doc 10183، تقرير اللجنة التنفيذية  
Order Number: 10183  
ISBN 978-92-9275-063-3

© ICAO 2023

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

تقرير  
اللجنة التنفيذية

المحتويات

التقرير

الصفحة

1	تقرير اللجنة التنفيذية .....
1	معلومات عامة .....
1	الوفود الممثلة للدول والمراقبين .....
5	جدول الأعمال .....
6	البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة..... (ورد هذا الموضوع في تقرير شفوي مقدّم إلى الجلسة العامة؛ ولا يوجد نص خطي في الجزء الأول من هذه الوثيقة)
6	البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٩ و٢٠٢٠ و٢٠٢١ .....
6	البند ١٢: نتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا .....
15	البند ١٣: برامج التسهيلات.....
39	البند ١٤: أمن الطيران - السياسة العامة .....
68	البند ١٥: برامج التدقيق — نهج الرصد المستمر .....
71	البند ١٦: حماية البيئة - أحكام عامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي .....
90	البند ١٧: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ .....
122	البند ١٨: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) .....
144	البند ١٩: تعدد اللغات في الإيكاو .....
146	البند ٢٠: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها.....

150	.....	البند ٢١: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
154	.....	البند ٢٢: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية
155	.....	البند ٢٣: الابتكار في مجال الطيران
158	.....	البند ٢٤: برنامج التعاون الفني
161	.....	البند ٢٥: التعاون الفني - السياسات والأنشطة
172	.....	البند ٢٦: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران
176	.....	البند ٢٧: التدابير المتخذة للمساواة بين الجنسين في الإيكاو وقطاع الطيران العالمي بحلول عام ٢٠٣٠
182	.....	البند ٢٨: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية
193	.....	المرفق - قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية

الجدول الزمني للبنود التي ناقشتها اللجنة التنفيذية

تواريخ وأرقام الاجتماعات

أكتوبر						سبتمبر			البند	
٧ صباحاً ١٨	٦ صباحاً/ مساءً ١٧، ١٦، ١٥	٥ صباحاً/ مساءً ١٤، ١٣، ١٢	٤ مساءً ١١	٣ صباحاً/ مساءً ١٠، ٩، ٨	١ صباحاً/ مساءً ٧، ٦	٣٠ مساءً ٣	٢٩ مساءً ٥، ٤	٢٨ صباحاً ٣، ٢		
								X	١٠- الاشتراكات المتأخرة	
		X		X					١١- تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٢١ ٢٠٢٠ ٢٠١٩	
	X	X			X				١٢- نتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا	
	X				X				١٣- برامج التسهيلات	
	X			X					١٤- أمن الطيران - السياسة العامة	
				X					١٥- برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر	
		X						X	١٦- حماية البيئة - أحكام عامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي	
	X						X	X	١٧- حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ	
	X						X	X	١٨- حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)	
		X		X					١٩- تعدد اللغات في الإيكاو	
		X		X					٢٠- زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها	
	X			X					٢١- خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)	
	X			X					٢٢- تعبئة الموارد والصناديق الطوعية	
	X			X					٢٣- الابتكار في مجال الطيران	
	X	X							٢٤- برنامج التعاون الفني	
	X	X							٢٥- التعاون الفني - السياسة العامة والأنشطة	
X		X							٢٦- سياسة الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران المدني	
	X		X	X					٢٧- التدابير المتخذة للمساواة بين الجنسين في الإيكاو وقطاع الطيران العالمي بحلول عام ٢٠٣٠	
X		X	X						٢٨- المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعرضة على نظر اللجنة التنفيذية	



## تقرير اللجنة التنفيذية إلى الجمعية العمومية

### معلومات عامة

١- عقدت اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين ١٧ جلسة خلال الفترة من ٢٧/٩/٢٠٢٢ إلى ٧/١٠/٢٠٢٢. وقد انعقدت الجلسات بدعوة من رئيسة الجمعية العمومية، السيدة بوبي كوزا (جنوب أفريقيا).

### الوفود الممثلة للدول والمراقبين

٢- كانت الدول الأعضاء الـ ١٨٤ التالية مسجلة في جميع جلسات اللجنة أو بعضها:

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

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

وكان المراقبون من المنظمات الدولية الـ ٦٠ التالية مسجلة أيضاً في جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة:

- اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)
- بنك التنمية الأفريقي (AFDB)
- الاتحاد الأفريقي (AU)
- وكالة مراقبة السلامة الجوية في أفريقيا الوسطى (ASSA-AC)
- وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA)
- أكاديمية الجو والفضاء (AAE)
- الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)
- فريق عمل النقل الجوي (ATAG)
- المجلس الدولي للمطارات (ACI)
- المنظمة العربية للنقل الجوي (AACO)
- المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)
- اتحاد المنظمات الأفريقية للتدريب على الطيران (AATO)
- هيئات الطيران المدني في أفريقيا ومدغشقر (AAMAC)
- النظام الكاريبي لمراقبة سلامة وأمن الطيران (CASSOS)
- هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)
- منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)
- وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني (CASSOA)
- الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA)
- اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
- المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE)
- المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
- الاتحاد الأوروبي (EU)
- مؤسسة سلامة الطيران (FSF)
- رابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA)
- هيرميس - منظمة النقل الجوي (HERMES)
- اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)
- المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)
- التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)
- مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)
- البرنامج الدولي للنظام الفضائي للبحث عن السفن المستغيثة ونظام التتبع لأغراض البحث والانقاذ بواسطة الأقمار الصناعية (COSPAS SARSAT)
- الاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات (IFALDA)

الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)  
الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)  
الاتحاد الدولي لرابطات الكترونييات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)  
المنتدى الدولي لبحوث الطيران (IFAR)  
منظمة العمل الدولية (ILO)  
رابطة القانون الدولي (ILA)  
الشركاء الدوليون للتنمية والابتكار والاستدامة في مجال الطيران (iPADIS)  
الجمعية الدولية للحفاظ على بيئة الصناعات النفطية (IPIECA)  
منتدى النقل الدولي  
الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)  
لجنة الطيران المشتركة بين الدول (IAC)  
مؤسسة التدريب التابعة لسلطات الطيران المشتركة (JAA-TO)  
رابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي (ALTA)  
رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA)  
لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)  
منظمة حلف شمال الأطلسي (NATO)  
منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)  
منتدى جزر المحيط الهادئ  
الجمعية الملكية للملاحة الجوية (RAeS)  
منتدى الشباب للطيران المستدام (SAYF)  
منظمة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الإنمائي لجنوب أفريقيا (SASO)  
منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO)  
الرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)  
الأمم المتحدة (UN)  
الاتحاد البريدي العالمي (UPU)  
الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA)  
البنك الدولي (WB)  
المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO)  
المجلس العالمي للسفر والسياحة (WTTC)

٤- وشارك رئيس المجلس، السيد سالفاتورى شاكيتانو، والأمين العام، السيد خوان كارلوس سالاسار، في جميع جلسات اللجنة. وعمل السيد م. غيل مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، أمينا للجنة، وعمل السيد ش. دينغ نائبا لأمين اللجنة، فيما قام بدور الأمناء المساعدين كل من: السيدة ت. أغيري، والسيد س. ب. كريم والسيد ك. دالتون والسيدة ت. دي بودت والسيد أ. ديتشو والسيد ف. فرو والسيد د. غيندون والسيدة ج. هوبي والسيد إي. لاسوي والسيد س. لوفوايي والسيد م. مارين والسيد د. مارتينيز والسيد أ. ميشرا والسيد م. رحمة والسيد ج. فارغاس.

## جدول الأعمال

- ٥- أحوال الجلسة العامة البنود التالية إلى اللجنة التنفيذية للنظر فيها:
- البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة
- البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١
- البند ١٢: نتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا
- البند ١٣: برامج التسهيلات
- البند ١٤: أمن الطيران - السياسة العامة
- البند ١٥: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر
- البند ١٦: حماية البيئة - أحكام عامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي
- البند ١٧: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ
- البند ١٨: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)
- البند ١٩: تعدد اللغات في الإيكاو
- البند ٢٠: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
- البند ٢١: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
- البند ٢٢: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية
- البند ٢٣: الابتكار في مجال الطيران
- البند ٢٤: برنامج التعاون الفني
- البند ٢٥: التعاون الفني - السياسات والأنشطة
- البند ٢٦: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران
- البند ٢٧: التدابير المُتخذة للمساواة بين الجنسين في الإيكاو وقطاع الطيران العالمي بحلول عام ٢٠٣٠
- البند ٢٨: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

٦- ترد جميع الوثائق وورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة حسب بنود جدول الأعمال على الموقع الإلكتروني للجمعية العمومية للإيكاو على الرابط التالي: <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/wp.aspx>.

## البند ١٠ : الاشتراكات المتأخرة

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

## البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١

- ١-١١ في الجلسة الثامنة للجنة التنفيذية، قدم رئيس المجلس لمحة عامة عن التقارير السنوية للمجلس المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١، والتقارير الإضافي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠٢٢.
- ٢-١١ وفي سياق النظرة العامة التي قدمها رئيس المجلس، أبلغت اللجنة التنفيذية بأن المجلس كان نشطاً بشكل خاص خلال هذه الفترة في جميع التغييرات والإنجازات التحولية للمنظمة خلال فترة الثلاث سنوات الماضية، فيما يتعلق بجميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو واستراتيجيات الدعم، وكذلك في تهيئة الإيكاو لكي تستجيب على نحو إيجابي للتحديات التي ستواجهها في المستقبل. وفي هذا الصدد، أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بالتقدم الذي أحرزه مجلس الإيكاو في سبيل تعزيز الشفافية في أعماله واعتماد طرق عمل أكثر فاعلية ومرونة.
- ٣-١١ وعلمت اللجنة التنفيذية أن ورقات العمل المختلفة التي قدّمتها المجلس إلى الجمعية العمومية قد عالجت الأجزاء التي تخصها من التقرير السنوي. وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً أيضاً بتوزيع التقرير السنوي على جميع الدول الأعضاء، وبأنه يُمكن الاطلاع عليه على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو.

## البند ١٢ من جدول الأعمال: نتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا

- ١-١٢ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الخامسة في موضوع نتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا استناداً إلى تقرير المجلس عن "نواتج الجلسات العامة الوزارية للمؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا" (ورقة العمل WP/26) ونواتج مسار التسهيلات في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (ورقة العمل WP/20)، بالإضافة إلى تنفيذ القرارات ٣٧-١٣ و ٣٩-٢٤ و ٤٠-١٤، وبرنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا) وأحكام اللياقة الطبية خلال أحداث الصحة العامة (WP/57 REVISION NO.1). ونظرت اللجنة في مقترح المجلس بشأن قرار جديد تتخذه الجمعية العمومية بعنوان "الإعلان بشأن تسهيلات النقل الجوي تأكيداً للالتزام العالمي بتمكين قطاع الطيران من التعافي الآمن والفعال من جائحة فيروس كورونا وليصبح أكثر قدرة على الصمود في المستقبل"؛ وقرار معدل للجمعية العمومية بعنوان "المحافظة على الصحة والحفاظ على نقل جوي آمن خلال حالات طوارئ الصحة العامة التي تؤثر على السفر جواً" ليحل محل القرار ٣٧-١٣ المعنون "منع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي"، وتعديل مقترح لقرار الجمعية ٣٩-٢٤ "استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران". بالإضافة إلى ذلك، قدمت الدول والمراقبون سبع ورقات عمل: WP/213 و 201 و 321 و 363 و 102 REVISION NO.1 و 63 و 203. وقدمت ورقات المعلومات التالية في إطار هذا البند من جدول الأعمال: 570 و 546 و 521 و 583 و 590.

١٢-٢ وفي ورقة العمل WP/26، قدم المجلس تقارير عن نواتج الجلسات الوزارية العامة الثلاث التي عُقدت خلال المؤتمر رفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC) في أكتوبر ٢٠٢١، بما في ذلك ملخص المناقشات والإعلان الوزاري الذي اعتمده المؤتمر وإجراءات المتابعة المطلوبة من الإيكاو لتقديم الدعم والمساعدة للدول. وعند النظر في تقرير المجلس، شددت اللجنة على أهمية قيام الدول بتنفيذ الإعلان الوزاري الصادر عن المؤتمر لدعم تعافي قطاع الطيران وقدرته على الصمود واستدامته. ومع التسليم بالحاجة إلى مزيج من الموارد من الميزانية الحالية والمساهمات التكميلية من خارج الميزانية لدعم إجراءات المتابعة التي تتخذها الإيكاو، شجعت اللجنة الإيكاو على تقديم المساعدة للدول تيسيراً لتنفيذ الإعلان.

١٢-٣ وقدم المجلس، في ورقة العمل WP/20، تقارير عن نواتج مسار التسهيلات (FAL) من المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا، والتي تتضمن ٧٩ توصية أقرتها الجلسة الوزارية العامة للمؤتمر. وعقب المناقشات، أشارت اللجنة إلى أهمية تنفيذ توصيات مسار التسهيلات، وإلى حقيقة أن قيام الإيكاو بالتنفيذ سيتطلب عملاً كبيراً وموارد من خارج الميزانية لدعم الأعمال غير المدرجة في الميزانية. وحثت اللجنة الدول على اتخاذ إجراءات بشأن توصيات مسار التسهيلات من المؤتمر وأن تدعم الإيكاو من خلال تقديم مساهمات من خارج الميزانية لأغراض التنفيذ. ووافقت اللجنة على تقديم القرار ١/١٢ لاعتماده.

**القرار ١/١٢ الإعلان بشأن تسهيلات النقل الجوي تأكيداً للالتزام العالمي بتمكين قطاع الطيران من التعافي الآمن والفعال من جائحة فيروس كورونا وليصبح أكثر قدرة على الصمود في المستقبل**

لما كانت التسهيلات تتمثل في الإدارة ذات الكفاءة لعمليات مراقبة الحدود من أجل التعجيل بتخليص إجراءات الطائرات والركاب والطواقم والأمتعة والبضائع؛

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات" عنصراً أساسياً لتيسير التصريح للطائرات وتخليص إجراءات الركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة الصعوبات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات من أجل الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي؛

وإدراكاً لأهمية وجود إطار عام للتصدي بفعالية للآزمات المتعلقة بالصحة العامة يستند للإرشادات وأفضل الممارسات المتبعة والمناهج المتكاملة في إدارة المخاطر والدروس المستفادة من أزمة جائحة فيروس كورونا لتمكين أوساط الطيران من الإسراع بمعالجة أي أزمة تتعلق بالصحة العامة، وبناء القدرة على الصمود أمام الحالات المشابهة لاندلاع الأمراض في المستقبل؛

أيضاً للحاجة إلى الاعتراف المتبادل بالإثباتات الصحية بين الدول عند استخدامها للسفر عبر الحدود، وإلى وجود حلول طويلة الأجل تعتمد على وثائق سفر رقمية ومستندات تتعلق بالصحة؛

واعترافاً بالصعوبات التي تواجهها الدول وقطاع الطيران على النطاق العام في المحافظة على العمليات التشغيلية التي تمتاز بالكفاءة أثناء التصدي لجائحة فيروس كورونا، وفي حماية صحة وسلامة المسافرين من الجمهور والعاملين في مجال الطيران جراء الآثار المستمرة لفيروس كورونا، بما في ذلك عدم كفاية التنسيق والتعاون بين سلطات الطيران المدني وهيئات الصحة العامة والسلطات الحكومية الأخرى وقطاع الطيران في تنفيذ الأحكام الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات"؛

ومع التذكير بالمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC 2021) الذي انعقد في الفترة من ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١، ونتائج مسار التسهيلات التي اعتمدها الجلسة العامة الوزارية؛

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحثّ الدول الأعضاء على النظر في التوفيق بين التدابير المختلفة للسماح بالاعتراف المتبادل والثقة في المعلومات التي تتبادلها الدول عن حالة المسافرين من حيث فيروس كورونا، مع مراعاة شروط حماية البيانات المطبّقة في الدول؛
- ٢- تحثّ الدول الأعضاء على الإعلان عن اشتراطات الصحة العامة المتعلقة بالدخول إلى أراضيها لجمهور المسافرين وجميع الجهات المعنية في أوساط الطيران في الوقت المناسب، والمواظبة على تقييم احتمالات ظهور تهديدات وشيكة على الصحة العامة والتعجيل بتطبيق تدابير الطوارئ؛
- ٣- تطلب من الدول الأعضاء السعي إلى اعتماد وسائل التحقق من صحة الإثباتات الصحية الرقمية وغير الرقمية بقدر المستطاع لأغراض عبور الحدود تيسيراً للتحقق من مستندات الاعتماد المعمول بها في نظم الفحص، مع ملاحظة أنه بالنسبة لبعض الدول فإن التحقق من الإثباتات الصحية لا يجري دائماً على نقاط مراقبة الحدود؛
- ٤- تحثّ الدول الأعضاء على اعتماد سياسة الاعتراف المتبادل بالإثباتات الصحيّة والإطار التنظيمي الملئم الذي يراعي كافة متطلبات حماية البيانات واعتبارات الخصوصية اللازمة لتداول الإثباتات الصحية في السفر والذي يشمل الضمانات الملئمة؛
- ٥- تطلب من الدول الأعضاء أن تسعى إلى ضمان وتحسين قابلية التداول العالمي في كافة الجهود المبذولة لتخليص إجراءات الركاب، سواء تلك التي تتضمن إجراءات يدوية أو آلية أو مزجاً من الاثنين؛
- ٦- تطلب من الدول الأعضاء أن تدعم أنشطة إعداد وتنفيذ التكنولوجيات المبتكرة للاتلامسية والمعدات التكنولوجية التي يمكن أن تخفف من حدّة انتشار الأمراض المعدية، بالإضافة إلى كونها تسهّل السفر الجوي.
- ٧- تطلب من الدول الأعضاء أن تسمح باستخدام شهادات التلقيح وفقاً لتوصيات منظمة الصحة العالمية وينبغي أن تكون شهادات التلقيح هذه، عند إصدارها إلكترونياً، قابلة للتداول مع مراعاة المواصفات الواردة في تقرير الإيكاو الفني بشأن الختم الرقمي المرئي للمساحات غير المقيّدة (VDS-NC)، بالإضافة إلى الأشكال الأخرى القابلة للتداول الصادرة عن الهيئات الحكومية الدولية الإقليمية أو العالمية أو عن المنظمات المعترف بها دولياً؛
- ٨- تطلب من الدول الأعضاء، التي تشترط تقديم وثائق متعلقة بالصحة أو بيانات الاتصال، النظر في إعداد منصات رقمية للمعلومات الصحية تُراعى فيها الخيارات غير الرقمية حيث يمكن للركاب استخدامها لإدخال كافة البيانات اللازمة، وتقديم طلبات للحصول على إشعارات بتصاريح السفر الصادرة من دول الوجهة والمرور؛
- ٩- تطلب من الدول الأعضاء إجراء عمليات شاملة لتقييم المخاطر بالاستناد إلى عوامل السياق العام ومدى تقبل مستوى المخاطر والتطبيق العملي للأحكام المتعلقة بالصحة العامة في مجال الطيران المنصوص عليها في الملحق التاسع؛
- ١٠- تحثّ الدول الأعضاء على ضمان التواصل بين مختلف القطاعات والتنسيق والتعاون مع جميع الجهات المعنية، بما في ذلك قطاع الطيران، بهدف إعداد خطة وطنية في مجال الطيران تأهباً لاندلاع مرضٍ معدٍ يشكّل خطراً على الصحة العامة، ولضمان الاتساق والتنسيق بين الجهات الحكومية المختلفة المسؤولة عن إدارة طوارئ الصحة العامة؛

١١- تحثّ الدول الأعضاء على التنسيق بين سلطات الطيران المدني وسلطات الصحة للسماح بتنفيذ أحكام التسهيلات المتعلقة بالصحة الواردة في الملحق التاسع بسلاسة، مع اتباع منهج متعدّد المستويات إزاء تقييم المخاطر لتحديد التدابير الصحية؛

١٢- **تطلب** من الإيكاو التعاون مع المنظمات الدولية المعنية وقطاع الطيران لوضع إطار عام للاستجابة للأزمات تحسباً لوقوع أزمات صحية في المستقبل، وذلك بالاستناد إلى توصيات وتوجيهات فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART) وإرشادات برنامج كابسكا وأفضل الممارسات المتبعة على مستوى القطاع والمناهج المتكاملة في إدارة المخاطر وخطط الدول لمعالجة الأزمات والدروس المستفادة من جائحة فيروس كورونا والتي من شأنها أن تمكّن أوساط الطيران من الإسراع بمعالجة أي أزمة تتعلق بالصحة؛

١٣- **تطلب** من الإيكاو العمل على إيجاد حلول طويلة الأجل مقبولة عالمياً تعتمد على وثائق السفر الرقمية والمستندات الصحية الصادرة عن الدول، مع مراعاة الحلول الحالية والقيود العالمية؛

١٤- **تطلب** من الإيكاو رصد التطورات الجديدة والتعاون مع الجهات المعنية للاستمرار في تطوير المواد الإرشادية التي تساعد على تنفيذ الأحكام المتعلقة بالصحة الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات".

١٢-٤ وأشارت أستراليا، في ورقة العمل WP/213، إلى ضرورة أن تحافظ الإيكاو والدول الأعضاء فيها على الزخم الناتج عن توصيات وإرشادات فرقة العمل المعنية بإنعاش الطيران (CART) فيما يتعلق بإنشاء إطار عالمي أقوى للتسهيلات لكي تستخدمه الدول والصناعة لتحقيق استجابة من جانب الطيران متسقة عالمياً للأزمات الصحية العالمية في المستقبل، بما في ذلك الحاجة إلى تحسين فهم وتنفيذ التزامات الملحق التاسع — "التسهيلات". وحثت اللجنة المجلس على التعاون والتنسيق مع الدول والمنظمات الدولية ومنظمة الصحة العالمية لوضع إطار عمل للطوارئ في مجال الصحة العامة والتصدي لها، ووضع المواد الإرشادية ذات الصلة وتقديم المساعدة من أجل التنفيذ.

١٢-٥ وعرضت جمهورية كوريا، في ورقة العمل WP/201، الحاجة إلى إنشاء آلية رسمية لتقليل ارتباك المسافرين جواً. وبعد المناقشات، أحاطت اللجنة علماً بالصعوبات التي يواجهها المسافرون جواً وأطقم الطيران والعاملون في شركات الطيران فيما يتعلق بشروط الدخول المختلفة وتوافر المعلومات اللازمة في مكان واحد. وذكرت اللجنة بأن الإيكاو قد أعدت "مركز التصدي لجائحة فيروس كورونا والتعافي منها" (CRRIC)، وأشارت أنه يمكن للإيكاو أن تواصل صقل وتحسين هذا المركز، بما في ذلك تحديث المعلومات بتواتر أكبر. وحثت اللجنة الدول على زيادة جهودها للاستفادة مما أتتج لها من موارد وأدوات الإيكاو وتعزيز التعاون والتنسيق فيما يتعلق بتنفيذ تدابير منع انتشار الأمراض المعدية عن طريق النقل الجوي.

١٢-٦ وحدد المجلس، في ورقة العمل WP/57 Revision No.1، النظام الإداري لبرنامج كابسكا التابع للإيكاو والتقدم المحرز في تنفيذ القرارات ٣٧-١٣ و ٣٩-٢٤ و ٤٠-١٤، مع إبراز الدروس المستفادة من الجائحة والتوصيات التي خرج بها المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا والندوة العالمية بشأن برنامج كابسكا. وأيدت اللجنة إضفاء الطابع الرسمي على النظام الإداري لبرنامج كابسكا وانفتحت على إحالته إلى مجلس الإيكاو لمواصلة النظر في هذه المسألة. وأيدت اللجنة أيضاً أنشطة برنامج كابسكا ومجموعة دراسة أحكام اللياقة الطبية (MPSG) بالتعاون مع "فريق خبراء تنظيم النقل الجوي". وحثت اللجنة الدول على دعم الإيكاو بالتمويل الكافي والإضافي بتقديم مساهمات من خارج الميزانية، وتؤكد على أهمية تنفيذ

القرارين ٣٩-٢٤ و ٤٠-١٤. ووافقت اللجنة كذلك على تقديم القرار ٢/١٢ لاعتماده في الجلسة العامة ليحل محل القرار ٣٧-١٣.

**القرار ٢/١٢ المحافظة على الصحة والحفاظ على نقل جوي آمن خلال حالات طوارئ الصحة العامة التي تؤثر على السفر جواً**

لما كانت المادة ١٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن "توافق كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع الأمراض الآتية بواسطة الملاحة الجوية: الكوليرا والتيفوس والجدي والحمى الصفراء والطاعون وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر، وتحقيقاً لهذا الغرض، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الوكالات الدولية المتعلقة بالإجراءات الصحية التي تطبّق على الطائرات؛"

ولما كانت المادة ٤٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن "غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل... تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد؛"

وحيث إن الجمعية العامة للأمم المتحدة أيدت "إعلان سندي" و"إطار سندي" للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ الذي اعتمد في مؤتمر الأمم المتحدة العالمي الثالث المعني بالحد من مخاطر الكوارث؛

ولما كانت المادة ١٤ (١) من اللوائح الدولية للصحة الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (٢٠٠٥) تنص على أن "تتعاون منظمة الصحة العالمية، حسب الاقتضاء، مع المنظمات الحكومية الدولية أو الهيئات الدولية المختصة الأخرى وتتولى تنسيق أنشطتها معها فيما يخص تنفيذ هذه اللوائح، بما في ذلك إبرام الاتفاقات وغير ذلك من الترتيبات المماثلة؛"

ولما كان قرار الإيكاو ٣٧-١٣ ينص على أن "حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية جزء لا يتجزأ من السفر الجوي الآمن وأنه من الضروري وضع شروط لحماية الصحة بصورة موقوتة واقتصادية؛"

ولما كان القرار ٣٩-٢٤ الصادر عن الجمعية العمومية ينص على أن "بإمكان جميع الدول أن تنتفع من إدراج استراتيجيات الحد من مخاطر الكوارث في خططه الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل الجوي؛"

ولما كان القرار ٤٠-١٤ الصادر عن الجمعية العمومية ينص على أنه "هناك حاجة إلى تبادل المعلومات والتعاون بين القطاعات في سبيل منع وإدارة حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة، حسب ما تم تحديده في عدة اجتماعات ومؤتمرات دولية؛"

ولما كان الملحق الأول — "إجازة العاملين"، والملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، والملحق التاسع — "التسهيلات"، والملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية"، والملحق الرابع عشر — "المطارات"، المجلد الأول — "تصميم وتشغيل المطارات باتفاقية الطيران المدني الدولي"، والملحق الثامن عشر — "النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو"، والملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية — إدارة الحركة الجوية" (Doc 4444) تحتوي على العديد من القواعد والتوصيات والإجراءات المتصلة بتدابير الصحة التي ينبغي أن تتخذها الدول المتعاقدة لإدارة منح التراخيص الطبية لحاملي إجازات الطيران، وحماية صحة وسلامة الركاب والعاملين في مجال الطيران، ودعم العاملين في مجال الطيران لأداء واجباتهم، ودعم استمرار التشغيل الآمن والمنظم للخدمات الجوية العالمية خلال طوارئ الصحة العامة؛

ولما كان برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني "برنامج كابسكا" (CAPSCA) والبرامج الوطنية لتسهيلات النقل الجوي (NATFPs) واللجان الوطنية لتسهيلات النقل الجوي (NATFCs) تشكل آليات ملائمة لتحسين الاتصال والتعاون، فضلاً عن تنسيق خطط التأهب والاستجابة في مجال الصحة العامة؛

ولما كان الفصل العاشر المُضاف حديثاً إلى الملحق التاسع بعنوان: "الأحكام المتعلقة بالصحة"، يستند إلى الدروس المستفادة من جائحة فيروس كورونا للمحافظة على الصحة والحفاظ على نقل جوي دولي آمن خلال أحداث الصحة العامة التي تؤثر على السفر الجوي؛

ولما أبدت الندوة العالمية بشأن برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة "برنامج كابسكا"، المنعقدة من ٢٩ إلى ٣١/٣/٢٠٢١، تأييداً كبيراً للمقترحات التي سوف يُنظر فيها من أجل تدعيم البرنامج، ولبناء صمود قطاع الطيران لمواجهة حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة مستقبلاً؛

ولما أقرت الندوة العالمية بشأن برنامج كابسكا بضرورة تدقيق ما تقوم به الدول لتنفيذ الأحكام الواردة في الفصل العاشر "الأحكام المتعلقة بالصحة" من الملحق التاسع، وذلك من أجل تحديد المساعدة المنوي تقديمها إلى الدول؛

ولما كانت مجموعة دراسة أحكام اللياقة الطبية (MPSG) ومجموعات العمل الأخرى المعنية التابعة للإيكاو تشكل الهيئات الملائمة لإعداد خطة صحة في مجال الطيران وإجراءات خدمات الملاحة الجوي (PANS) - الصحة، لتكتمل القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، مدعومة بمنصة رقمية لتبادل المعلومات.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- **توجّه الإيكاو بتعزيز قدرتها على إدارة الأزمات، بما يشمل تأسيس إطار عام وآلية للتصدي للأزمات بناء على الخبرة المكتسبة خلال أزمة جائحة فيروس كورونا؛**

٢- **توجّه الإيكاو باستكشاف سُبل إضفاء الطابع الرسمي على النظام الإداري للإطار العام الذي يوفره برنامج "الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني" (CAPSCA).**

٣- **توجّه الإيكاو بمواصلة العمل مع منظمة الصحة العالمية والمنظمات المعنية الأخرى على وضع اتفاقات تعاون رسمية من أجل تعزيز برنامج كابسكا وأنشطة التسهيلات الخاصة بالصحة العامة؛**

٤- **توجّه الإيكاو بمواصلة التعاون مع منظمة الصحة العالمية ومجموعات الصحة العامة الأخرى، إلى جانب المنظمات المعنية طب الطيران والمنظمات الطبية المتخصصة الأخرى، فضلاً عن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والعمل مع لجنة الملاحة الجوية ومع مجموعات الخبراء المتخصصين في مجال الطيران، بما في ذلك فريق خبراء تدريب وإجازة العاملين وفريق خبراء إدارة السلامة من أجل العمل على تبادل المعلومات والموارد لأغراض الاتساق العالمي في مجال الوقاية من حالات طوارئ الصحة العامة وإدارتها؛**

٥- **توافق على قيام برنامج كابسكا الإيكاو بإعداد "خطة إدارة الصحة في مجال الطيران" تحت إدارة مجموعة دراسة أحكام اللياقة الطبية (MPSG) دعماً لجهود التنفيذ من أجل تحقيق إدارة شاملة للصحة في مجال الطيران من خلال تجميع الإشارات المرجعية المختلفة إلى القواعد القياسية والتوصيات الدولية الطبية والصحية الواردة في الملاحق بالاتفاقية في قاعدة بيانات شاملة لإدارة الصحة في مجال الطيران من أجل القيام بما يلي:**

- أ) إدارة منح التراخيص الطبية لحاملي إجازات الطيران؛
- ب) حماية صحة وسلامة الركاب والعاملين في مجال الطيران؛
- ج) تصميم أطر تدقيق ملائمة وآليات للمساعدة في بناء القدرات لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالصحة؛
- د) دعم التشغيل المستمر والأمن والمنتظم للخدمات الجوية العالمية خلال أحداث الصحة العامة التي تؤثر على السفر الجوي، (على سبيل الذكر لا الحصر، الأمراض السارية)؛
- ٦- **توجّه** الإيكاو بالنظر الواجب في إعداد وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - الصحة" لمساعدة الدول في إطار تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو الخاصة بالصحة؛
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)، والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs)، ومجموعات الخبراء المتخصصين الأخرى ذات الصلة (SME)، على ضمان تعاون قطاع الطب والصحة العامة وقطاع الطيران لوضع خطة وطنية للتأهب خاصة بالطيران، لمواجهة الحالات الطارئة ذات البعد الدولي في مجال الصحة العامة، و/أو أحداث الصحة العامة الأخرى، بحسب الضرورة، على أن تتكامل مع الخطة الوطنية للتأهب وتتماشى مع "إطار سندياي" للحد من مخاطر الكوارث؛
- ٨- **تحث** الدول المتعاقدة على وضع خطة وطنية للتأهب خاصة بالطيران تمتثل للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية الصادرة عن الإيكاو، ولوائح الصحة الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (٢٠٠٥) وتقوم على مبادئ علمية وعلى المواد الإرشادية للإيكاو ومنظمة الصحة العالمية؛
- ٩- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تضع ما يلزم من شروط لإشراك الأطراف المعنية كخبراء الطب في مجال الطيران ومشغلي المطارات والطائرات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وغيرهم من الجهات في وضع الخطط المتعلقة بالصحة ذات الصلة بمجال الطيران؛
- ١٠- **تحث** الدول المتعاقدة على الانضمام إلى برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة "برنامج كابسكا"، والمشاركة فيه سعياً لتعزيز البرنامج وضمان تحقيق أهدافه؛
- ١١- **تحث** الدول المتعاقدة على دعم الأنشطة التي تقوم بها مجموعات الخبراء المتخصصين، (على سبيل المثال، مجموعة دراسة أحكام اللياقة الطبية وفريق خبراء التسهيلات) بهدف حماية صحة وسلامة الركاب والعاملين في مجال الطيران، التي قد تؤثر إما على الصحة، أو تشكل خطراً على السفر الجوي الآمن خلال أحداث الصحة العامة؛
- ١٢- **تعلن** بأن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-١٣.

٧-١٢ وقدمت كولومبيا، برعاية مشتركة من بوليفيا والبرازيل والجمهورية الدومينيكية وغواتيمالا وغيانا والمكسيك وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) ورقة العمل WP/321 لتعزيز الدعم المتبادل والتعاون بين الدول من أجل نهج منسق وشامل لمنع انتشار الأمراض المعدية عن طريق السفر الجوي الدولي. وأشارت اللجنة إلى أهمية

سيادة الدولة وقدراتها ومواردها، وتحث الدول على التعاون لتنفيذ تدابير منسقة، إلى أقصى حد ممكن، بما في ذلك الاتفاقات، لمنع انتشار الأمراض المعدية عن طريق النقل الجوي.

٨-١٢ وفي ورقة العمل WP/363، سلّطت كولومبيا وبيرو وأوروغواي وبدعم من بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وغواتيمالا وبنما وباراغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، الضوء على فوائد الاعتراف بممر صحي مشترك وتنفيذه استعداداً للجائحة لتنسيق التدابير في حالة وقوع الجوائح. وتحث اللجنة الدول على زيادة التعاون والتنسيق، بما في ذلك التوقيع على الاتفاقات الثنائية الإقليمية العامة و/أو المتعددة الأطراف، مع ملاحظة أن هذه الاتفاقات ينبغي أن تتسق مع الخدمات الجوية الحالية، مع التشديد على ضرورة العمل عن كثب مع فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وفريق خبراء التسهيلات من أجل ضمان الاتساق فيما بين السياسات المختلفة.

٩-١٢ واقترحت الجمهورية التشيكية، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، في ورقة العمل WP/102 Revision No.1، التي شارك في تقديمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، إدخال تعديل على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٤، ودعت إلى تحويل الإطار العالمي الحالي لإدارة الأزمات إلى نهج متعدّد المستويات لإدارة الأزمات يمدّ الإيكاو والأقاليم والدول بآليات وهيكل فعّالة للتنسيق، من أجل دعم الاستجابة العملية للأزمات بطريقة منسقة يمكن توقعها. وأقرت اللجنة بقيمة هذا الإطار، ولاحظت أن الإيكاو قد بدأت العمل على وضع هيكل وآليات لتنفيذ إطار عالمي لإدارة الأزمات، وأن التنفيذ من قِبَل الإيكاو سيطلب عملاً كبيراً وموارد من خارج الميزانية لدعم الأعمال غير المدرجة في الميزانية، وتحث الدول على دعم الإيكاو بمساهمات من خارج الميزانية. ووافقت اللجنة على تقديم التعديل المقترح على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٤ لاعتماده.

### القرار ٣/١٢: استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران

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

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

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

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

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

١٠-١٢ وسلط الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، في ورقة العمل WP/63، الضوء على أن الطبيعة المجزأة للتدابير التي تفرضها الدول قد أدت إلى حدوث ارتباك للمسافرين والمشغلين على حد سواء، مما أعاق انتعاش الطيران الدولي. وعقب المناقشات، أقرت اللجنة التوصيات الواردة في الورقة ووافقت على استعراض مختلف الوثائق التي أعدتها الإيكاو وفرقة عمل مجلس الإيكاو لإنعاش قطاع الطيران (CART) استجابةً لفيروس كورونا، وذلك إثر الاضطلاع بعملية لتحديد النطاق ووفق الأولويات والموارد المتاحة. وأشارت اللجنة إلى أن الاستعراض سيهدف إلى توجيه وإرشاد إطار الاستجابة للأزمات الصحية في المستقبل. ولاحظت كذلك العمل الجاري بشأن الأطر الموصى بها وخطط عمل برنامج كابسكا، وطلبت من الجهات المعنية التعاون مع الإيكاو، مشيرة إلى أن النتائج ستعتمد على ما يتوفر للإيكاو من موارد.

١١-١٢ واقترح الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، في ورقة العمل WP/203، تدابير تستند إلى الدروس المستفادة من جائحة فيروس كورونا، لكي تُنفذ في حالة تفشي الأمراض المعدية في المستقبل. وأشارت اللجنة، عند النظر في الورقة، إلى الدور المهم الذي تؤديه فرقة عمل مجلس الإيكاو لإنعاش قطاع الطيران في إدارة فيروس كورونا، وإلى أن استعراضاً قد أُجرى في إطار الإيكاو، وأن العمل الجاري لإعداد وتنفيذ خطط منسقة للتصدي للأزمات يشتمل على العمليات في مقصورات الركاب. كما أحاطت اللجنة علماً بالحاجة إلى التنسيق والتعاون بين الإيكاو والجهات المعنية الأخرى بشأن مسألة التنفيذ من قبل الدول.

١٢-١٢ وأحيط علماً بورقات المعلومات المقدّمة من البرازيل (WP/546) وإندونيسيا (WP/521) وعمان (WP/583) والاتحاد الدولي لعمال النقل (WP/590).

### البند رقم ١٣ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

١-١٣ نظرت اللجنة التنفيذية أثناء جلستها السادسة في موضوع برامج التسهيلات، استناداً إلى تقرير المجلس بشأن التقدّم المحرز في تنفيذ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب (ورقة العمل WP/10)، وفي أبرز الأنشطة المتعلقة بدليل الإيكاو للمفاتيح العامة (PKD) (ورقة العمل WP/9)، وفي أبرز التطورات التي دخلت على الملحق التاسع - التسهيلات (ورقة العمل WP/19)، وفي نتائج الندوة التي عُقدت عن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم (١-٣/١٢/٢٠٢١) (ورقة العمل WP/21)، كما نظرت في "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات" (WP/18). كذلك نظرت اللجنة في اقتراح المجلس لتحديث القرارات التالية: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات" (الذي يحل محل القرار ٤٠-١٦)، "مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (الذي يحل محل القرار ٣٩-٢٧)، وقرار جديد عن تيسير الانتقال بخدمات الطيران لذوي الاحتياجات الخاصة. علاوة على ذلك، قُدمت ٣٥ ورقة من جانب الدول والمراقبين، وهي الورقات التالية: WPs/142 و 81 و 315 و 176 و 345 و 143 و 76 Revision No.1 و 77 Revision No.1 و 182 و 313 و 145 و 312 و 204 Revision No.1 و 146 و 358 و 257 و 390 و 397 Revision No.1 و 259 و 194 و 73 Revision No.1 و 82 و 339 و 272 و 88 و 98 و 359 و 185 و 79 Revision No.1 و 340 و 54 و 412 و 318 و 420 و 144. وعُرضت أيضاً ورقات المعلومات التالية ضمن هذا البند من جدول الأعمال: WPs/494 و 533 و 141 و 527 و 544 و 461.

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

٢-١٣ أبرزت ورقة العمل WP/10، التي قدمها المجلس، مهمة استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب وأولوياتها الحالية، كما أوردت آخر المستجدات التي طرأت على الاستراتيجية منذ الدورة الماضية للجمعية. واقترحت الورقة في الختام

مجموعة من الأولويات للاستراتيجية وحددت النتائج المتوقعة من أعمالها خلال الفترة الثلاثية المقبلة. وقد أيدت اللجنة الأولويات المقترحة للاستراتيجية والنتائج المتوقعة من أعمالها خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥ على النحو الوارد في المرفق (أ) بورقة العمل WP/10. وستُنجز الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه رهنًا بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ ومن المساهمات من خارج الميزانية.

١٣-٣ وناقشت ورقة العمل WP/9، التي قدمها المجلس، الأهمية المتزايدة لدليل الإيكاو للمفاتيح العامة في ظل التوسع في استخدام الوثائق الإلكترونية في قطاع الطيران والسفر، كما أوجزت التطورات التي دخلت على الدليل منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية، واقترحت أولويات للفترة الثلاثية ٢٠٢٢-٢٠٢٥. وأحاطت اللجنة علماً بالتطورات الواردة في الورقة وأيدت الأولويات المقترحة في القسم ٥ من الورقة. ودعت اللجنة الدول إلى الانضمام إلى الدليل والدأب على استخدامه.

١٣-٤ وأوجزت ورقة العمل WP/142، التي قدمتها اليابان، طريقة جديدة في الصعود إلى الطائرة باستخدام تقنية التعرف على الوجه، والتي لن تسهم في تحسين تجربة الركاب فحسب، بل ستزيد أيضاً من الإنتاجية وستتيح السفر دون تلامس أو احتكاك بشري. وأشارت اللجنة إلى ضرورة أن تناقش الإيكاو أهمية إعداد قواعد بشأن البيانات البيومترية.

١٣-٥ أما ورقة العمل WP/81، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، فقد تناولت الاتجاه الحالي نحو العمليات غير التلامسية في السفر، وهو اتجاه أسهمت الجائحة في تزايد، مع الإشارة في هذا الصدد إلى الفوائد التي يمكن جنيها على صعيد التسهيلات بفضل تطبيق عمليات التحقق من صحة الوثائق قبل السفر. وأكدت اللجنة أنه ينبغي أن تؤخذ في الحسبان العلاقة مع العمليات الأمنية. وقد أقرت اللجنة الإجراءات المطلوبة من الإيكاو حسبما وردت في الموجز التنفيذي.

١٣-٦ وأحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات WP/494 Revision No.1 التي قدمتها الصين.

### الملحق التاسع - التسهيلات

١٣-٧ قدم المجلس من خلال ورقة العمل WP/19 تقريراً عن التطورات التي دخلت على الملحق التاسع منذ الدورة الماضية للجمعية العمومية، كما عرض أيضاً الأولويات الراهنة لبرنامج عمل التسهيلات فيما يخص الملحق. واختتمت الورقة باقتراح أولويات العمل فيما يتعلق بالملحق التاسع، والتي ترد في المرفق (أ) بالورقة، والنتائج المتوخاة للفترة الثلاثية المقبلة (٢٠٢٣-٢٠٢٥). وقد أقرت اللجنة الأولويات المقترحة لبرنامج التسهيلات فيما يخص الملحق التاسع والنتائج المتوخاة في الفترة الثلاثية ٢٠٢٣-٢٠٢٥، وذلك على النحو المبين في المرفق بورقة العمل WP/19. وأحاطت اللجنة علماً بتبعات ذلك على الموارد وطلبت من المجلس ضمان توافر آليات التمويل والموارد المستدامة دعماً للأولويات والنتائج الوارد بيانها في المرفق بالورقة.

١٣-٨ وفي ورقة العمل WP/315، أبرزت بنغلاديش أهمية إرساء سياسة موحدة بخصوص فترة صلاحية وثائق السفر بهدف مواجهة تحديات المستقبل فيما يخص تسهيلات تحركات الركاب. ووافقت اللجنة على أنه فيما يخص مسألة فترة صلاحية وثائق السفر، فإن القرار يبقى بيد كل دولة وفقاً للوائحها وسياساتها الوطنية.

٩-١٣ ومن خلال ورقة العمل WP/176، سلطت بنغلاديش الضوء على الصعوبات التي عرقلت التعاون والتنسيق بشكل فعال فيما بين الوكالات أثناء الجائحة الصحية. وبعد النقاشات، أيدت اللجنة الإجراءات الواردة في الموجز التنفيذي في الورقة.

١٠-١٣ وقدمت شيلي، بدعم من الست عشرة دولة العضو في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، ورقة العمل WP/345، التي ذكرت فيها أن التغيير الأكبر الذي طرأ على القطاع جراء الجائحة قد تمثل في إدراج العمليات الصحية في المطارات التي لم تُصمم لاستيعاب مثل هذه العمليات. وأحاطت اللجنة علماً بالزيادة في عدد النماذج وفي كمية البيانات التي طلبتها الدول أثناء الجائحة بخصوص حالة الركاب من حيث إصابتهم بفيروس كورونا. وبخصوص مسألة الوصول إلى المعلومات، أحاطت اللجنة علماً بأهمية تبادل معلومات السفر وشروط الدخول لتسهيل حركة الركاب، وأكدت على ضرورة الالتزام بصرامة لقوانين الدول بشأن حماية وخصوصية البيانات.

١١-١٣ وعرضت الصين في ورقة العمل WP/143 أهمية حماية البيانات الشخصية للركاب الدوليين، مشيرةً إلى أن مختلف القوانين واللوائح التي تنظم البيانات الشخصية في الدول تؤثر على التدفق المنظم لهذه البيانات وعلى حمايتها كما أنها ترفع التكلفة التي يتكبدها المشغلون. وإثر النقاشات، أحاطت اللجنة علماً بأن الملحق التاسع — التسهيلات يتضمن قواعد قياسية وتوصيات دولية بشأن بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجلات أسماء الركاب (PNR) والتي يمكن أن تُعد بمثابة خط الأساس لحماية البيانات. وشجعت اللجنة الدول على تعزيز جهودها لتنفيذ الأحكام الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات" بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب. كما لاحظت اللجنة أن أنظمة حماية البيانات الخاصة بفرادى الدول تخلف آثاراً على الطيران بيد أن ولاية الإيكاو قد لا تغطي جميع القضايا. وبالتالي ترى اللجنة أنه ينبغي مواصلة النظر في هذه المسألة وفقاً للاستنتاجات ورقة العمل WP/73 على نحو ما أوجزتها الفقرة ١٣-٢٦ أدناه.

١٢-١٣ أما ورقة العمل WP/76 Revision No.1، التي قدمتها تشيكيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي (EU) والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، وسنغافورة وجمهورية بوليفيا المتعددة الجنسيات وكوستاريكا وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكنترول)، وشارك في رعايتها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، فقد أوجزت الدروس المستفادة من عملية إضفاء الطابع الرسمي على دور برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا). وبعد النقاشات، أيدت اللجنة فكرة إنشاء إطار عمل للفاشيات، مصحوباً بمجموعة من الأدوات. كما طلبت اللجنة من المجلس ضمان توافر آليات التمويل والموارد المستدامة لدعم برنامج كابسكا وبرامج التسهيلات.

١٣-١٣ وأما ورقة العمل WP/77 Revision No.1، التي قدمتها تشيكيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي (EU) والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، وسنغافورة والبرازيل وشيلي وكوستاريكا وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكنترول)، فقد أكدت على أهمية أن تتخذ الإيكاو التدابير اللازمة لضمان إنشاء إطار عمل قانوني وعملي في أقرب وقت ممكن، واقترحت أن يجتمع فريق خبراء التسهيلات بوتيرة أعلى. وإثر النقاشات، وافقت اللجنة على المبادئ الرفيعة المستوى المقترحة في الورقة إذ أنها، إلى حد ما، مشمولة بالفعل في إطار ورقتي عمل المجلس WP/18 و WP/20.

١٤-١٣ وقدمت الهند، نيابةً عن أوروبا (مملكة هولندا) وإثيوبيا وكازاخستان والمنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، ورقة العمل WP/182، ومجموعة البنك الدولي (WBG) ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة،

(IAC). وشارك في رعايتها بليز، والاتحاد الروسي، والمجلس الدولي للمطارات، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، والرابطة الدولية للشحن الجوي، والاتحاد البريدي العالمي. وعرضت الورقة لمحة عامة عن سلسلة التوريد العالمية وشبكة اللوجيستيات، واقترحت تشكيل "فرقة عمل متعددة التخصصات لرقمنة الشحن الجوي" بهدف تطوير حلول مشتركة للرقمنة. وإثر النقاشات، وافقت اللجنة على أنه ينبغي استكشاف الأنظمة المختلفة بما في ذلك دليل المفاتيح العامة. كما وافقت على أن إنشاء الإيكاو لأي فرقة عمل أو أي عمل تقوم به الإيكاو بهذا الموضوع هو مسألة ينبغي أن تُحال إلى فريق خبراء التسهيلات والمجموعات الاستشارية الفنية المعنية لتناول الموضوع بمزيد من النقاش كما ينبغي أن يشمل الفريق خبراء من الدول والصناعة.

١٣-١٥ وقدمت بنما، بدعم من الأرجنتين وباراغواي وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، ورقة العمل WP/313، التي طلبت فيها من فريق خبراء التسهيلات استعراض وتعزيز استخدام شهادة عضو الطاقم (CMC)، كما طلبت أيضاً تحديث القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع وفي وثيقة "دليل التسهيلات" (Doc 9957). وأحاطت اللجنة علماً بأهمية المواد الإرشادية التي أعدت لمساعدة الدول في تنفيذ أحكام الملحق التاسع، وحثت المجلس على ضمان إتاحة المواد الإرشادية عن هذا الموضوع للدول. وبخصوص مسألة شهادة عضو الطاقم، أفادت اللجنة بأن الملحق التاسع يتضمن أحكاماً شرطية لا تسري إلا على الدول التي تصدر شهادة عضو الطاقم.

١٣-١٦ وعرضت قطر في ورقة العمل WP/145 الاستجابة التي اتخذتها في مجال الإغاثة والتعافي من تأثير استمرار جائحة فيروس كورونا، ودعت إلى إنشاء مجموعات عمل تُعنى بالتسهيلات وبرنامج كابسا، بدعم من الدول الأعضاء ولصالح الدول الأعضاء الأكثر تعرضاً للمخاطر. وإثر النقاشات، أشارت اللجنة إلى دور برنامج كابسا ونطاقه، وشجعت المجلس على أن ينظر في جدوى إدراج هذه الأنشطة ضمن أنشطة مجموعات العمل الحالية التابعة لبرنامج كابسا ولفريق خبراء التسهيلات، مع مراعاة الموارد المتاحة.

١٣-١٧ ومن خلال ورقة العمل WP/312، سلطت قطر الضوء على نطاق عريض من الموضوعات المتعددة التخصصات التي يتناولها الملحق التاسع، وعلاقته بالملاحق الأخرى، بما يستوجب الإقرار بضرورة إيلاء مزيد من الانتباه والأهمية للتسهيلات، لا سيما أثناء الجائحة. وسلطت الورقة الضوء على ضرورة مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ أحكام الملحق التاسع وإنشاء الوعي بأهمية التنسيق بين الوكالات وإنشاء البرامج الوطنية لتسهيلات النقل الجوي (NATFPs) واللجان الوطنية لتسهيلات النقل الجوي (NATFCs) وإقامة آلية وطنية لمراقبة التسهيلات. وأيدت اللجنة الإجراءات المقترحة في الموجز التنفيذي في الورقة وتحت المجلس على ضمان توافر الموارد الكافية.

١٣-١٨ واقترحت السعودية في ورقة العمل WP/204 Revision No.1، المقدمة برعاية مشتركة من البرازيل والاتحاد الروسي، "تنسيق السفر الجوي" لدعم جهود تعافي قطاع السفر الجوي من تداعيات فيروس كورونا، وإنشاء إطار منسق ومعترف به عالمياً يُعنى بالاشتراطات الصحية. وإثر النقاشات، وافقت اللجنة على دعوة المجلس إلى إعطاء الأولوية إلى إعداد إطار من هذا القبيل على أن يؤخذ في الاعتبار الموارد المطلوبة ومدى توافرها، وشجعت اللجنة المجلس على مواصلة الاضطلاع بدوره القيادي في هذا المجال بالتعاون مع الدول والمنظمات الدولية، ومنها منظمة الصحة العالمية ومنظمة السياحة العالمية.

١٣-١٩ و أبرزت سنغافورة في ورقة العمل WP/146، المقدمة برعاية مشتركة من بوتان، وجزر كوك، والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ويوروكونترول، ولايات ميكرونيزيا الموحدة،

وفيجي، ومليزيا، ونيوزيلندا، وبابوا غينيا الجديدة، وجمهورية كوريا، وتايلند، واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، الحاجة إلى تخطيط السياسات والإجراءات وتنسيقها وتنفيذها من أجل تسهيل عمليات المطارات وحركة الركاب بسلاسة مع تعافي السفر الجوي العالمي من جائحة فيروس كورونا. وأحاطت اللجنة علماً بالدور القيادي الذي تؤديه الإيكاو في تعافي الطيران المدني الدولي من تبعات الجائحة، وأيدت إنشاء إطار عمل قوي لإدارة الأزمات. وبخصوص مسألة الاشتراطات الصحية العامة، حثت اللجنة الدول على مراجعة شروط وإجراءات الدخول إلى أراضيها تعزيزاً لتسهيلات النقل الجوي.

٢٠-١٣ وقدمت جنوب أفريقيا ورقة العمل WP/358 التي أفادت فيها أن حظر السفر الدولي الذي فُرض أثناء جائحة فيروس كورونا قد أبرز الحاجة إلى إصلاح قانون الصحة العالمي لكي يعكس تطور المعارف في مجال الصحة العامة. وأكدت الورقة أيضاً على الحاجة إلى اتخاذ القرارات بناءً على المبادئ العلمية وتوجهات منظمة الصحة العالمية، فضلاً عن ضرورة زيادة التنسيق بين الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية، على أن تعمل كل منظمة في إطار ولايتها. وبعد النقاشات، أيدت اللجنة الإجراءات المقدمة، كما حثت المجلس على أن يضمن إتاحة المواد الإرشادية اللازمة لمساعدة الدول الأعضاء وأن يطلب من فريق خبراء التسهيلات النظر في مدى ملاءمة ترقية التوصية رقم ٢-٤-١ في الملحق التاسع لتصبح قاعدة قياسية. وحثت اللجنة أيضاً الدول على ضمان كون القرارات المتخذة أثناء الجائحة مستندةً إلى أسس علمية سليمة وتُنفذ وفقاً لشروط منظمة الصحة العالمية وأحكام الملحق التاسع - "التسهيلات".

٢١-١٣ ودعت الولايات المتحدة، في ورقة العمل WP/257، المقدمة برعاية مشتركة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) ودولها الأعضاء، والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكونترول، إلى الاعتراف عالمياً بأطعم الطائرات كعاملين أساسيين وطلبت من فريق خبراء التسهيلات في الإيكاو التنسيق مع الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي، لوضع قاعدة قياسية تابعة للملحق ٩ والإرشادات المرتبطة بها لمعالجة الطاقم ومنع التحديات المستقبلية. وأشارت اللجنة إلى الدور الأساسي لأطعم الطائرات خلال الجائحة وحثت المجلس على إحالة المناقشات بشأن وضع قاعدة قياسية والإرشادات المرتبطة بها بشأن معالجة أطعم الطائرات إلى أفرقة خبراء الإيكاو ومجموعات العمل. كما حثت اللجنة الدول على تنفيذ ممارسات عادلة لمعالجة أطعم الطائرات تتماشى مع الإرشادات الدولية.

٢٢-١٣ وأفادت جمهورية فنزويلا البوليفارية، في ورقة العمل WP/390، بتأييد من شيلي وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكانية والإكوادور وبيرو وأوروغواي، أن الملحق التاسع - التسهيلات لا يتضمن تعريفاً لمصطلح "التسهيلات". وطلبت اللجنة، من خلال فريق خبراء التسهيلات، أن يواصل المجلس مناقشة تعريف مصطلح "التسهيلات".

٢٣-١٣ وقدمت جمهورية فنزويلا البوليفارية، في التتقيح رقم ٢ لورقة العمل WP/397، تقريراً عن برنامج الرقابة الحكومية الذي يراقب أداء المشغلين الجويين الوطنيين. وبعد المناقشة، طلبت اللجنة من الدول الأعضاء وضع وتنفيذ آليات مناسبة وفعالة للرقابة الحكومية لمراقبة تنفيذ الأحكام الواردة في ملاحق الإيكاو باتفاقية الطيران المدني الدولي والامتثال لهذه الأحكام.

٢٤-١٣ وقدمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية، في ورقة العمل WP/259، تقريراً عن الحاجة إلى وضع نظام وطني لمراقبة التسهيلات، وإنشاء دائرة مسؤولة عن التسهيلات ضمن نطاق هيئات الطيران المدني، وتدريب مفتشي مراقبة التسهيلات، وذلك لتعزيز امتثال الدول للملحق التاسع - "التسهيلات". وأشارت اللجنة إلى تنوع ونطاق تطبيق الملحق التاسع - التسهيلات، وحثت المجلس، من خلال أفرقة خبراء الإيكاو المعنية ومجموعات العمل، على مواصلة

مناقشة آلية لمراقبة التسهيلات وما يتصل بذلك من الإرشادات وكذلك المواد التدريبية لمساعدة الدول على تنفيذ أحكام الملحق التاسع. كما حثت اللجنة الدول على تعزيز جهودها الرامية إلى تنفيذ أحكام الملحق التاسع.

٢٥-١٣ وسلطت اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية، في ورقة العمل WP/194، الضوء على تطور القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع — التسهيلات، وعلى الحاجة إلى تحديث دليل التسهيلات (Doc 9957) لضمان تنفيذها تنفيذاً فعالاً. وأشارت اللجنة إلى أنه يجري حالياً تحديث الوثيقة Doc 9957 وحثت المجلس على ضمان إتاحة الدليل المحدث في الفترة الثلاثية القادمة لمساعدة الدول على تنفيذ أحكام الملحق التاسع — التسهيلات. كما حثت اللجنة الدول على دعم مجموعة عمل فريق خبراء التسهيلات من خلال تعيين خبراءها.

٢٦-١٣ وقدم اتحاد النقل الجوي الدولي، في التتقيح رقم ١ لورقة العمل WP/73، تقارير عن تفاعل النقل الجوي مع قوانين حماية البيانات وأبلغ عن عدم وجود إطار متسق لحماية البيانات في الطيران المدني يحظى بالإجماع يأخذ في الحسبان الخصائص المميزة للطيران المدني الدولي. وقد فاقت جائحة كوفيد-١٩ الصعوبات التي تفرزها الخلافات بين مختلف قوانين حماية البيانات. واتفقت العديد من البلدان على أن تعقيدات خلافات القوانين وقضايا الامتثال القانوني أوسع من أن تغطيها أحكام الملحق التاسع — "التسهيلات" وبالتالي ينبغي معالجتها. وبعد المناقشة، وافقت اللجنة على ضرورة أن تواصل أفرقة خبراء الإيكاو ومجموعات العمل مناقشة الإجراءات المقدمة في الموجز التنفيذي للورقة.

٢٧-١٣ ورأى كل من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، في ورقة العمل WP/82، التي شاركت في رعايتها البرازيل، أن الحاجة تستدعي وضع إطار عالمي للاستجابة للأزمات لتسهيل السفر الجوي في أثناء وجود تهديد صحي كبير. وأشارت اللجنة إلى العمل المستمر داخل الإيكاو على هذا الصعيد، وإلى الحاجة إلى موارد من خارج الميزانية، وحثت المجلس على التعاون مع الدول والمنظمات الدولية ذات الصلة من أجل وضع إطار عالمي للاستجابة للأزمات لتسهيل النقل الجوي بطريقة فعالة في أثناء حالة طوارئ في مجال الصحة العامة تثير قلقاً دولياً.

٢٨-١٣ أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات WP/533 المقدمة من البرازيل، و WP/141 المقدمة من باكستان، و WP/527 المقدمة من المملكة العربية السعودية.

### مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم

٢٩-١٣ أفاد المجلس، في التتقيح رقم ١ لورقة العمل WP/21، أن الجمعية العمومية في قرارها ٣٩-٢٧ بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم ناشدت الدول أن تؤكد مجدداً على التزامها مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأفراد أسرههم، بما في ذلك من خلال وضع تشريعات و/أو لوائح و/أو سياسات لمساعدة الضحايا وأسرههم. وفي قرارها ٤٠-١٦، حثت الجمعية العمومية الدول الأعضاء على تنفيذ أحكام الملحق التاسع الرامية إلى تسهيل تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. ووافقت اللجنة على أولويات الفترة الثلاثية ٢٠٢٣-٢٠٢٥ على النحو الذي وردت فيه في الفقرة ٣ من الورقة، وشجعت الدول وأوساط الصناعة والجهات المعنية الأخرى على بذل المزيد من الجهود من أجل تنفيذ توصيات ندوة الإيكاو الموجهة إليهم. كما وافقت اللجنة على أن توصي الجلسة العامة باعتماد قرار الجمعية العمومية ١٣/١ ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٢٧-٣٩.

## القرار ١/١٣: تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرهه

إن الجمعية العمومية:

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

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني، وإذ تذكر بتضمين الملحق التاسع في عام ٢٠٠٥ بالأحكام التي تسمح لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران من الدخول بسرعة إلى الدولة التي يقع فيها الحادث؛

ولما كان ينبغي أن ترمي سياسة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إلى العمل على أن تراعي وتلبي الإيكاو ودولها الأعضاء الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهه؛

ولما كان من الضروري للإيكاو والدول الأعضاء فيها أن تسلم بأهمية إبلاغ أسر الضحايا بحوادث الطيران المدني في حينها، والعثور على الضحايا بسرعة والتعرف عليهم بدقة وتسليم أمتعتهم الشخصية وتوفير المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهم؛ وإذ تدرك دور حكومات المواطنين من ضحايا حوادث الطيران المدني في إبلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم؛

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

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

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

وتسلم بأن استعراض قائمة مراجعة الامتثال الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات قد أظهر انخفاضاً في مُعدّل تنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية" الواردة في الملحق التاسع؛

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

وإذ تضع في اعتبارها أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهه يعد أيضاً واجباً إنسانياً ومهمة من المهام التي يستطيع مجلس الإيكاو الاضطلاع بها وفقاً لأحكام المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو؛

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

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

وتسلّم بأهمية قرار المجلس بإعلان يوم العشرين من فبراير رسمياً ليكون "اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرهـم" استذكّاراً للضحايا وتعبيراً عن التضامن مع أسرهـم، فضلاً عن مواصلة العمل على تعزيز سلامة الطيران ومنع وقوع مثل هذه الأحداث الأساسوية في المستقبل؛

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تناشد** الدول الأعضاء أن تؤكد مجدداً على التزامها بمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهـم؛
- ٢- **تحثّ** الدول الأعضاء على إعداد التشريعات و/أو القواعد و/أو السياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهـم، وفقاً للتكليف بمقتضى قاعدة الإيكاو القياسية رقم ٨-٤٧ الواردة في الملحق التاسع، وعملاً بالمادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال المحررة في ١٩٩٩/٥/٢٨ والقرار رقم ٢ الذي اعتمده مؤتمر مونتريال؛
- ٣- **تشجّع** الدول التي لديها تشريعات و/أو قواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهـم على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة Doc 9998 وكذا المواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9973؛
- ٤- **تحثّ** الدول الأعضاء على إخطار الإيكاو بانتظام، عبر قائمة مراجعة الامتثال (CC) الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD) بمستوى تطبيق أحكام الملحق التاسع بشأن خطط مساعدة الأسر؛
- ٥- **تحثّ** الدول الأعضاء على الاعتراف بيوم العشرين من فبراير يوماً دولياً لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرهـم، وتنظيم فعاليات وطنية تتصل بمواطنيها المتضررين من أي أحداث أساسوية تقع في مجال الطيران المدني؛
- ٦- **تحثّ** الدول الأعضاء التي لم تصدّق على اتفاقية مونتريال المؤرخة في ١٩٩٩/٥/٢٨ ("اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي") ولم تتفّدها بعد على القيام بذلك؛
- ٧- **ترجّب** بالتوصيات الصادرة عن الندوة المذكورة وتكفّف المجلس بإدراج التوصيات التي تتطلب إجراء المزيد من المشاورات مع مجموعات الخبراء ضمن "خطة الأعمال للفترة الثلاثية المقبلة"، وبصفة خاصة لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في مجال بناء القدرات؛

- ٨- تُكَلِّف المجلس بالعمل بنشاط وفي التوقيت المناسب على متابعة مجموعات الخبراء المعنية في الإيكاو فيما يتعلق بهذه التوصيات الصادرة عن الندوة حسب الاقتضاء؛
- ٩- تُكَلِّف المجلس، لدى النظر في مستوى تطبيق خطط مساعدة الأسر، بإيلاء المزيد من الاهتمام لوضع قواعد وتوصيات دولية" لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم؛
- ١٠- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-٢٧.

-----

١٣-٣٠ قدمت بوليفيا بتأييد من كولومبيا وإكوادور وأوروغواي، في ورقة العمل WP/339، تقريراً عن تنفيذ بروتوكول/خطة تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم يسعى إلى تقادي ازدواجية الجهود وتداخل المسؤوليات مباشرة بعد وقوع حادث. وشجعت اللجنة الدول وأوساط الصناعة على بذل المزيد من الجهود الرامية إلى تنفيذ تشريعات ولوائح تنظيمية وسياسات وخطط مناسبة لتقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.

١٣-٣١ وقدمت جمهورية كوريا، في ورقة العمل WP/272، تقريراً عن تشريعاتها المتعلقة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، ودعت الدول إلى المشاركة بفعالية وإعداد تدابير ترمي إلى رفع مستوى المساعدة المقدمة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وحثت اللجنة الدول وأوساط الصناعة على بذل المزيد من الجهود الرامية إلى تنفيذ أحكام الملحق التاسع — التسهيلات، التي تتعلق بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وأشارت اللجنة إلى خطط الإيكاو لعقد ندوة ثانية عن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم في الفترة الثلاثية القادمة، وشجعت الدول وأوساط الصناعة والجهات المعنية الأخرى على المشاركة فيها مشاركة كاملة.

١٣-٣٢ ودعا الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات، في ورقتي العمل WP/88 و WP/98، الجمعية العمومية للطلب إلى الإيكاو تحديد أو إنشاء قسم/وحدة ضمن الأمانة العامة لمعالجة مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، وتعزيز الأحكام ذات الصلة الواردة في الملحقين الرابع عشر والتاسع عشر، ودعا الدول وأوساط الصناعة إلى التعاون مع الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات. ووافقت اللجنة على إحالة اقتراحات تعديل الملحقات إلى أفرقة الخبراء المعنيين في الإيكاو ومجموعات العمل لإجراء مزيد من المناقشات مع ملاحظة أن العمل ما زال جارياً في فريق خبراء تصميم وتشغيل المطارات ووافقت على إحالة اقتراح تحديد وإنشاء وحدة داخل الإيكاو إلى الأمين العام للإيكاو لكي يحدد بدقة دور الوحدة المقترحة وهيكلها والموارد المرتبطة بها. ولم تؤيد اللجنة الإجراء (ب) الوارد في ورقة العمل WP/98.

#### تيسير حركة الأشخاص في الطيران

١٣-٣٣ وقدّمت دولة بوليفيا المتعددة القوميات بتأييد من بليز والبرازيل وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكانية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وأوروغواي، في ورقة العمل WP/359، تقريراً عن تنفيذها لبروتوكول مساعدة الأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة فيما يتعلق بتسهيل النقل الجوي، ودعت الجمعية العمومية للنظر في أفضل الممارسات المعمول بها في دولة بوليفيا لتنفيذ تدابير مماثلة لها في الدول الأعضاء الأخرى. وحثت اللجنة الدول وأوساط الصناعة على تنفيذ أحكام ملحق الإيكاو ذات الصلة وتعزيز جهودها الرامية إلى ضمان تيسير وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة.

١٣-٣٤ وأفادت البرازيل في ورقة العمل WP/185 أن من المهم توفير إشارات مرجعية لمقدمي الخدمات بشأن الاهتمام بالمسافرين من ذوي الإعاقة بهدف تحقيق تجربة سفر مريحة ووفقاً للمتوقع خلال كامل الرحلة، إلى جانب إرساء فهم أكثر شمولية إزاء العمليات الثابتة في قطاع الطيران وفقاً لأبرز القواعد واللوائح الحالية. وبعد المناقشة، أحاطت اللجنة علماً بعمل الإيكاو المستمر بشأن هذه المسألة الهامة ووافقت على أن يناقش المجلس من خلال أفرقة الخبراء المعنيين في الإيكاو ومجموعات العمل ممارسات تيسير الحركة مع أخذ الدروس المستفادة من جائحة فيروس كورونا في الاعتبار.

١٣-٣٥ وذكرت تشيكيا، في التفتيح رقم ١ لورقة العمل WP/79، نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، وكندا وسنغافورة وبوليفيا والبرازيل وكوستاريكا وجمهورية فنزويلا البوليفارية والمجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي، أن هناك حاجة إلى تحديد وإزالة العقبات والحواجز التي تحد من وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى مرافق النقل الجوي، وقدمت مشروع قرار جديد بشأن إتاحة وصول الأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة إلى وسائل النقل الجوي، لكي تعتمد الجمعية العمومية. وبعد المناقشة، أكدت اللجنة على ضرورة إدراج النظر في مسائل السلامة ضمن العمل المستقبلي بشأن وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى مرافق النقل الجوي وأهمية امتثال الدول للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة الواردة في الملحق التاسع في هذا المجال. ووافقت اللجنة على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار ٢/١٣، مع إدخال بعض التعديلات المقترحة خلال المناقشة على النحو الوارد أدناه.

### القرار ٢/١٣ - تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي

لما كان الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة يشكلون نسبة كبيرة ومنتامية من سكان العالم؛ ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة ببروتوكولها الاختياري تعزز وتحمي وتكفل لجميع الأشخاص ذوي الإعاقة التمتع الكامل والمتساوي بجميع حقوق الإنسان والحريات الأساسية، بما في ذلك حرية التنقل وحرية الاختيار؛ وإذ تذكر الجمعية العمومية باستراتيجية الأمم المتحدة لإدماج منظور الإعاقة، التي توفر الأساس للتقدم المستدام والتحويلي في إدماج منظور الإعاقة من خلال جميع ركائز عمل الأمم المتحدة؛ وإذ تشير إلى أن قرار الأمم المتحدة A/RES/76/154 الذي اعتمده الجمعية العامة في ١٦/١٢/٢٠٢١ قد اعترف بأهمية تسهيلات الوصول التي تتيح للأشخاص ذوي الإعاقة الاستفادة من جميع جوانب الحياة والحاجة إلى تحديد ممارسات التحيز والعرقلة والتثبيط التي تحد من وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى البيئة المحيطة ووسائل النقل والمعلومات والاتصالات؛ وإذ تلاحظ بقلق أنه على الرغم من هذه المواثيق والتعهدات، لا يزال الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة يواجهون عوائق تحول دون مشاركتهم كأعضاء متساوين في المجتمع، بما في ذلك العوائق التي تحول دون حرية تنقلهم؛ وإذ تقر بأنه يتعين على مجتمع الطيران تلبية طلب الأعداد المتزايدة من الأشخاص ذوي الإعاقات المرئية وغير المرئية، وكذلك الأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة وكبار السن؛ وإذ تسلّم بأهمية عمل الحكومات وقطاع الطيران معاً لدعم احتياجات السفر للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة مع إعطاء الأولوية للسلامة في جميع الظروف؛

وإذ تؤكد على أن التنوع والاندماج الاجتماعي مفهومان ضروريان للنمو المستدام للطيران المدني الدولي؛  
وإذ تسلّم بالدور الجوهري لخدمات النقل الجوي وضرورة توفير المساواة في سبل الانتفاع بهذه الخدمات لجميع الركاب؛  
وإذ تقر أيضا بأن الرقمنة والابتكار يهيئان فرصا مستحدثة، ويطرحان أيضاً تحديات جديدة، للأشخاص ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة وكبار السن من السكان؛

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢ - وتطلب من المجلس:

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

(ب) أن يضع استراتيجية وبرنامج عمل فعالين بشأن تمكين الركاب ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة من الانتفاع بخدمات النقل الجوي ضمن نظام يتكامل بمراعاة الإعاقة، بالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة؛

(ج) أن يتأكد من أن القواعد الأساسية والتوصيات الدولية الواردة في "الملحق التاسع - التسهيلات" تُقرّ بالطابع الأساسي للخدمات التي يسهل الانتفاع بها من جانب الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة؛

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

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

٥ - وتشجع الدول الأعضاء على التأكد من أن قطاع النقل يقوم بتنسيق نهجه مع الصناعة والمجتمع المدني من أجل تقديم خدمات متكاملة يسهل الوصول إليها للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة، من خلال العمل عن كثب مع المجموعات المعنية بالإعاقة وجميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة؛

٦ - وتشجع الدول الأعضاء على دعم أنشطة الإيكاو بالموارد المالية والعينية على السواء لضمان التنفيذ الناجح للتدابير المتفق عليها لتيسير النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة.

-----

٣٦-١٣ قدمت الجمهورية الدومينيكانية، في ورقة العمل Wp/340، بتأييد من أروبا (مملكة هولندا) وبليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وشيلي وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، تقريراً عن مبادرات هيئة الطيران المدني فيها لرفع درجة الوعي وتعزيز الممارسات الجيدة فيما يتعلق بتيسير حركة الأشخاص في النقل الجوي، بما في ذلك إعداد مبادئ توجيهية لمواءمة معاملة الركاب مع القدرة المحدودة على الحركة. وبعد المناقشة، أحاطت اللجنة علماً بمبادرات الجمهورية الدومينيكانية وحثت الإيكاو والدول على تعزيز جهودها الرامية إلى وضع أحكام مناسبة لنقل الأشخاص ذوي الإعاقة بطريق الجو.

٣٧-١٣ أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات WP/544 المقدمة من البرازيل، و WP/461 المقدمة من الشركاء الدوليين لتنمية الطيران وتجديده واستدامته.

### الإتجار بالأشخاص والإتجار بالحيوانات البرية

٣٨-١٣ قدمت الأرجنتين وباراغواي وأوروغواي، في ورقة العمل WP/54، بتأييد من بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكانية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وغيانا، وهندوراس، وجامايكا، ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، والمكسيك، وهولندا، ونيكاراغوا، وبنما، وبيرو، وسورينام، و فنزويلا (جمهورية البوليفارية)، في ورقة العمل WP/412، تقريراً عن الوضع الحالي في منطقة أمريكا الجنوبية فيما يتعلق بالإتجار بالبشر، ودعت الجمعية العمومية للنظر إلى جملة أمور من بينها تعزيز التعاون الدولي والتعاون داخل قطاع الطيران، وشجعت الدول على إدراج المسائل المتعلقة بالإتجار بالبشر في حملاتها التثقيفية الخاصة بأمن الطيران والتسهيلات، وتعزيز البروتوكولات وآليات الاستجابة بالإبلاغ عن الحالات، فضلاً عن تبادل الإحصاءات بين نقاط الاتصال، بما في ذلك عقد حلقات دراسية وحلقات عمل في المكاتب الإقليمية للإيكاو.

٣٩-١٣ وأفادت الولايات المتحدة، في ورقة العمل WP/318، التي شاركت تايلند في رعايتها، أن موظفي الطيران المتعاملين مع الجمهور وجمهور المسافرين يضطعون بدور هام في اعتراض ووقف الإتجار بالبشر عند تزويدهم بالقدرة على ملاحظة حالات الاشتباه بوقوع هذه الجريمة والإبلاغ عنها للسلطات المختصة عند اعتماد استراتيجية شاملة لمكافحة الإتجار بالبشر. ودعت الورقة الجمعية العمومية لتأييد قرار بشأن أهمية الاستراتيجية الشاملة. وبعد المناقشة، أشارت اللجنة إلى أن قراري الجمعية العمومية ٤٠-١٥: "إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الإتجار بالبشر"، و ٤٠-١٦: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات"، يتضمنان أحكاماً تتعلق بالإتجار بالبشر، ووافقت على ضرورة معالجة البنود من منطوق مشروع القرار الواردة في المرفق بالورقة من خلال تعديل قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٥، حسب الاقتضاء، عوضاً عن وضع قرار جديد.

### القرار ٣/١٣: إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الاتجار بالبشر

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

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

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

**وحيث إن** التوصية ٨-٤٩ في الملحق التاسع — "التسهيلات" تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لضمان وجود إجراءات لمكافحة الإتجار بالأشخاص بما في ذلك نظم إبلاغ واضحة وجهات اتصال لدى السلطات المختصة لمشغلي المطارات والطائرات؛

**وحيث إن** التوصية ٨-٥٠ في الملحق التاسع تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لضمان توفير التدريب المناسب للعاملين في المطار وفي الطائرة ممن لهم اتصال مباشر مع جمهور المسافرين لتوعيتهم بشأن الإتجار بالأشخاص؛

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

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

**وحيث إن** الوثيقة Doc 10171، "الاستراتيجية الشاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران"، التي وافق عليها فريق خبراء التسهيلات في يوليو ٢٠٢١ ولجنة النقل الجوي (ATC) في سبتمبر ٢٠٢١، تعزز السياسات الوطنية لمكافحة الاتجار بالبشر وأطر الإجراءات، وتزوّد الدول و سلطات الطيران المدني والمنظمات ومشغلي الطائرات والمطارات بالإرشادات والتوصيات للاستعانة بها عند وضع الاستراتيجيات الشاملة لمكافحة الاتجار بما يتماشى مع قرار الجمعية العامة للإيكاو ١٧/٤١ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات"؛

**وحيث إن** اعتماد إستراتيجية شاملة تشمل القوانين والقيادة والسياسات وبروتوكولات الإبلاغ، وآليات الاستجابة، والشراكات، والتدريب، والوعي العام، وجمع البيانات، وتبادل المعلومات بما في ذلك التوصيات والرؤى المستتيرة بتجارب الناجين من الاتجار بالبشر، ودعم الضحايا والناجين، يمكن أن يدعم سلطات الطيران المدني والمنظمات ومشغلي الطائرات والمطارات من أجل وضع حد لهذه الجريمة،

#### **فإن الجمعية العمومية:**

١- **تحث** الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام لاعتماد التعديل ٢٩ على التوصيتين ٨-٤٩ و٨-٥٠ من الملحق التاسع وتنفيذه فوراً؛

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

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

٤- **تدعو** الدول الأعضاء إلى إيلاء الاعتبار الواجب للوثيقة Doc 10171، "الاستراتيجية الشاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران" عند تنفيذها للأحكام ذات الصلة من الملحق التاسع.

٤٠-١٣ في ورقة العمل WP/420، ذكرت جمهورية فنزويلا البوليفارية، بتأييد من دولة بوليفيا المتعددة القوميات وبنما وباراغواي وأوروغواي، أن إجراءات مكافحة الإتجار بالبشر يمكن أن تستفيد من إضافة بروتوكولات جديدة بناء على التجربة في التعرف على الحالات الشاذة، كما يجري تطبيقها في أمن الطيران المدني، والتصرف بشأنها. ولدى النظر في الورقة، حثت اللجنة الدول على بذل المزيد من الجهود الرامية إلى تنفيذ أحكام الملحق التاسع — التسهيلات والنظر في الإرشادات الصادرة عن الإيكاو، والتعاون مع جميع الجهات المعنية.

٤١-١٣ وأفاد كل من المجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي في ورقة العمل WP/144 أن المتاجررين بالحيوانات البرية يستخدمون عادة أسلوب النقل الجوي، ويقترحان إجراء تعديل على القرار ٤٠-١٦ الصادر عن الجمعية العمومية. وبعد المناقشة، وافقت اللجنة على تعديل القرار ٤٠-١٦ بإدراج أحكام تتصدى لمسألة الإتجار بالحيوانات البرية.

#### بيان موحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات

٤٢-١٣ قدم المجلس، في ورقة العمل WP/18، تقريراً عن التطورات الأخيرة في عمل الإيكاو وما سيركز عليه في المستقبل في مجال التسهيلات، والملحق التاسع — التسهيلات، واستراتيجية الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، ودليل المفاتيح العامة للإيكاو، ودعا الجمعية العمومية إلى اعتماد مشروع القرار المقدم في المرفق بالورقة. وبعد أن نظرت اللجنة في ورقة العمل وافقت على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار ٤/١٣، الذي ينبغي أن يحل محل القرار ٤٠-١٦. وأحاطت علماً بموقف أحد الوفود فيما يتعلق بالتصديق الأحادي الجانب على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤.

#### القرار ٤/١٣: بيان موحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات

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

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

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

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

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

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

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

### فإن الجمعية العمومية:

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

المرفق (أ) — إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

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

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

المرفق (د) — نظم تبادل بيانات الركاب

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

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محلّ القرار ٤٠-١٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات.

### المرفق (أ)

#### إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

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

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

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

ولما كان اعتبار النقل الجوي المتاح لجميع الركاب أحد أبرز العوامل لتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

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

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

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

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

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

وإذ تُسَلِّم بأهمية التسهيلات وبضرورة توفير قدر كافٍ من الموارد البشرية والمالية لدعم أنشطة برامج التسهيلات ولمساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات؛

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

٥- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع - "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول الأعضاء وكذلك ما عليهم من التزامات إزاء قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة فيما يتعلق بإدارة مراقبة الحدود وتأمين وثائق السفر، والتزاماتهم باللوائح الصحية الدولية (٢٠٠٥) الصادرة عن منظمة الصحة العالمية، والتعامل مع حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة والاستجابة لها، والتزاماتها تجاه لوائح الصحة الدولية (٢٠٠٥) الصادرة عن منظمة الصحة الدولية، والتعامل

مع حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة والاستجابة لها، علاوة على متطلبات الدول الأعضاء المتعلقة بالتعامل مع البضائع والركاب؛ والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه الإدارة؛

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

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

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

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

١٠- **تحث** المجلس على ضمان اعتبار برنامج التسهيلات بوصفه أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وتوفير الموارد المناسبة له من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء؛

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

١٢- **وإذ تقرّ** بالدور الريادي للإيكاو في مجال نشاطات التسهيلات، تطلب إلى المجلس والأمين العام أن يضمننا استمرارية برامج الإيكاو في مجال التسهيلات على المدى الطويل، وذلك من خلال اتخاذ التدابير لإدماج، قدر الإمكان، احتياجات التمويل ضمن ميزانية البرنامج العادي وضمان إتاحة الموارد البشرية الكافية، وذلك بأسرع وقت ممكن.

## المرفق (ب)

### الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان سلامة

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

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

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

أ) الوثائق الأساسية والأدوات والعمليات اللازمة لضمان إثبات الهوية؛

- (ب) تصميم وتصنيع وثائق سفر موحدة ومقروءة آلياً، وخاصة جوازات السفر الإلكترونية، المطابقة لمواصفات الإيكاو في الوثيقة (Doc 9303) "وثائق السفر المقروءة آلياً"؛
- (ج) الإجراءات والبروتوكولات الخاصة بإصدار الوثائق من قبل السلطات المختصة إلى الأشخاص المصرح لهم، والضوابط للتصدي لحالات السرقة والتلاعب والفقان؛
- (د) نظم وأدوات التفتيش من أجل ضمان كفاءة وأمن عملية قراءة وثائق السفر المقروءة آلياً والتحقق منها على الحدود، بما في ذلك استخدام دليل المفاتيح العامة (PKD) للإيكاو؛
- (هـ) تطبيقات قابلة للتشغيل البيئي توفر ربطاً مناسباً من حيث التوقيت ومضموناً وموثوقاً به لوثائق السفر المقروءة آلياً وأصحابها بالبيانات المتاحة وذات الصلة في سياق عمليات التفتيش؛

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

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

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

**ولما كان** مجلس الأمم المتحدة قد قرر، بموجب قراراته ١٣٧٣ (٢٠٠١) و٢١٧٨ (٢٠١٤) و٢٣٩٦ (٢٠١٧) و٢٤٨٢ (٢٠١٩)، بأنه يجب أن تمنح الدول كافة حركة الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال تدابير لمنع تزييف هذه الوثائق أو تزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية؛

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **فإن الجمعية العمومية:**

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

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

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

- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على تكثيف جهودها لإنشاء وتنفيذ نظام تحقق من سلامة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً، لا سيما بواسطة التحقق من سلامة توقعاتها الإلكترونية والتحقق من صلاحيتها؛
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يكلف الأمين العام بالمواظبة على تحديث خارطة الطريق لتنفيذ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، وذلك من أجل مساعدة الدول الأعضاء على تحديد هوية الأفراد بذاتهم، وتعزيز أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بهم وعمليات مراقبة الحدود؛
- ٦- **تطلب** إلى الدول الأعضاء أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بها وعمليات مراقبة الحدود وأن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل؛
- ٧- **تحث** الدول الأعضاء التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول الرابع من الوثيقة Doc 9303 على أن تبادر إلى إصدارها؛
- ٨- **تذكر** الدول الأعضاء بأن تكفل سحب الجوازات غير المقروءة آلياً من التداول؛
- ٩- **تحث** الدول التي قررت إصدار وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً على القيام بذلك طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ١٠- **تحث** الدول الأعضاء بأن تتأكد عند إصدار وثائق سفر اللاجئين والأشخاص عديمي الجنسية ("وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة") من كونها وثائق مقروءة آلياً، طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ١١- **تُدكر** الدول الأعضاء بوضع الضوابط للتصدي لحالات سرقة وثائق السفر الفارغة واختلاس وثائق السفر الصادرة حديثاً؛
- ١٢- **تحث** الدول الأعضاء التي تحتاج إلى المساعدة في وضع نظم فعالة وناجعة لتحديد هوية المسافرين ومراقبة حدودها على الاتصال بالإيكاو دون تأخير؛
- ١٣- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن أن تظل المواصفات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9303 - وثائق السفر المقروءة آلياً، مواكبة للتطورات في ضوء التقدم التكنولوجي؛
- ١٤- **يحث** الدول الأعضاء على تعزيز عمليات إدارة المراقبة على حدودها وفقاً لما تقضي به أيضاً قرارات مجلس الأمن المتعلقة بهذا الشأن وذلك بتطبيق القواعد المرتبطة بهذه المسألة الواردة في الملحق التاسع "التسهيلات".
- ١٥- **تدعو** الدول الأعضاء إلى تنفيذ الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل المراقبة على الحدود مع تحسين إجراءات التخليص، مثل الاستخدام المشترك لبوابات المراقبة الآلية على الحدود ودليل الإيكاو للمفاتيح العامة، وذلك عند التحقق من سلامة جوازات السفر الإلكترونية؛
- ١٦- **تطلب** إلى الأمين العام أن يواصل استطلاع الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل عمليات مراقبة الحلول على الحدود مع تحسين إجراءات التخليص؛
- ١٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل على تحسين سلامة إجراءات تحديد هوية المسافرين وإدارة مراقبة الحدود، وتعزيز الأمن ووضع الإرشادات لمساعدة الدول الأعضاء على تحقيق المزيد من هذه الأهداف؛

- ١٨- **تحث** المجلس على استكشاف سبل تكتيف أنشطة المساعدة والدعم في بناء القدرات للدول الأعضاء في مجالي تحديد هوية المسافرين ومراقبة الحدود، بما في ذلك قيام الإيكاو بدور ريادي في المجتمع الدولي لتسهيل وتنسيق مثل هذه المساعدة؛
- ١٩- **تحث** جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو وتحميل المعلومات اللازمة المتاحة لديها إلى الدليل واستخدام المعلومات المتاحة من جميع الدول في هذا الدليل للتحقق من سلامة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً في عمليات مراقبة الحدود؛
- ٢٠- **تحث** الدول الأعضاء - إن لم تقم بذلك بعد - على الإسراع في الإبلاغ بالبيانات الدقيقة بشأن وثائق السفر المسروقة والمفقودة والملغاة الصادرة عنها إلى الإنترنت لإيادها في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD)؛
- ٢١- **تدعو** الدول الأعضاء على أن تتحقق - إن لم تقم بذلك بعد - على نقاط مراقبة حدودها للدخول والمغادرة، من وثائق السفر الخاصة بالأشخاص الذين يسافرون عبر حدود الدول، من خلال مقارنتها بمضمون قاعدة بيانات الإنترنت لوثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD)؛
- ٢٢- **تحث** الدول الأعضاء على أن تنشئ آليات تتسم بالفعالية والكفاءة بهدف تنفيذ عمليات إياد البيانات في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD) وعمليات استخراج المعلومات منها؛
- ٢٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تنشئ نظاماً فعالاً لتبادل المعلومات والتعاون بين جميع الجهات المعنية في مجال منع الاتجار بالبشر؛
- ٢٤- **تطلب** إلى الأمين العام أن يواصل إعداد مواد إرشادية بشأن لمكافحة الاتجار بالبشر بهدف توفير الدعم للدول الأعضاء في تنفيذها للأحكام التي ترد في الملحق التاسع "التسهيلات" فيما يخص الاتجار بالبشر.

### المرفق (ج)

#### الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

- لما كانت** الحاجة تقضي بأن تتخذ الدول الأعضاء إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخلص الإجراءات؛
- ولما كان** إنشاء برامج تسهيلات النقل الجوي الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة؛
- ولما كان** التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول الأعضاء ومع مختلف الأطراف الوطنية والإقليمية والدولية وصناعة الطيران التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين؛
- وحيث أن** هذا التعاون قد أصبح حيويًا بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن المسافرين مما أثر سلباً على جدوى قطاع النقل الجوي؛
- ولما كان** خطر انتقال الأمراض السارية عن طريق النقل الجوي في شتى أنحاء العالم قد ازداد في الأعوام الماضية؛
- ولما كان** الملحق التاسع يتضمن الإطار العام للتسهيلات فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسره، وذلك تحديداً بموجب القاعدة القياسية ٨-٧٤ التي تلزم الدول الأعضاء بوضع ما يلزم من تشريعات ولوائح وسياسات لدعم تقديم

المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، والتوصية بأن يقوم مشغلو الطائرات والمطارات بوضع الخطط الملائمة لتقديم المساعدة الفعّالة وفي الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم؛

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

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

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

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

(٣) ترويج ثقافة التسهيلات؛

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

(ج) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية؛

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

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

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

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

(أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها؛

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

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

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

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

١٠- تدعو الدول الأعضاء إلى النظر في تحديد وتعيين سلطات مختصة أو آليات تنسيق مناسبة للتسهيلات، والتأكد من إتاحة آليات التمويل المستدام والموارد البشرية المناسبة لها بهدف دعم تنفيذ الأحكام المتعلقة بالتسهيلات المنصوص عليها في الملحق التاسع وما يرتبط بها من أنشطة؛

١١- **تطلب** من الدول الأعضاء أن تصدق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ وأن تنفذه، وأن تنظر في التوصيات الواردة في "دليل الإيكابو بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشاغبيين" (Doc 10117)؛

١٢- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان توفير المساعدة للأشخاص ذوي الإعاقة الذين يسافرون عن طريق الجو، وبصفة خاصة اتخاذ ما يلزم من خطوات للتقليل من الحواجز التي تحد من قدرة المسنين والأشخاص ذوي الإعاقة في الأوقات التي تسود فيها إجراءات غير اعتيادية، مثلاً خلال حالات الطوارئ المتصلة بالصحة العامة؛

١٣- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان تعديل تجهيزات المطارات بحيث تكون قادرة على تلبية احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة وأن تكون الأدوات الرافعة والأجهزة الملائمة الأخرى متاحة تماماً، وأن تتوفر أماكن محددة لاستلام وتسليم الأشخاص ذوي الإعاقة في أقرب مكان ممكن من المداخل والمنافذ الرئيسية في مبنى محطة الركاب، وأن تكون أماكن وقوف السيارات الكافية متاحة للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على التنقل، بما في ذلك أثناء حالات الطوارئ المتصلة بالصحة العامة؛

١٤- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان توفير خدمات المطارات بما يلبي احتياجات الركاب ذوي الإعاقة، بما في ذلك خدمات توفير المعلومات عن الرحلات الجوية للأشخاص ذوي الإعاقات السمعية والبصرية؛

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

١٦- **تطلب** إلى الأمين العام أن يكفل استمرار الإيكابو في القيام بأعمالها المتعلقة بإدارة مراقبة الحدود وتأمين وثائق السفر في سياق مكافحة الإرهاب، وتعزيز سبل تعاونها مع وكالات الأمم المتحدة المعنية، مثل مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC).

١٧- تحث الدول الأعضاء على إقامة نظام فعال لتبادل المعلومات والتعاون من أجل منع الاتجار غير المشروع في الأحياء البرية.

#### المرفق (د)

#### نظم تبادل بيانات الركاب

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات الذين يوفرون خدمات النقل الجوي الدولية إلى المشاركة في نظم تبادل البيانات الإلكترونية عن طريق توفير معلومات مسبقة عن الركاب من أجل تحقيق أقصى مستويات الكفاءة في معالجة حركة المسافرين في المطارات الدولية؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء، في استخدامها لنظم تبادل بيانات الركاب الإلكترونية، على ضمان أن تكون شروط بيانات الركاب مطابقة للقواعد القياسية الدولية التي تعتمد عليها المنظمات الدولية ووكالات الأمم المتحدة المختصة لهذا الغرض، وضمان أمن تلك البيانات ومعالجتها معالجة منصفة وصيانتها مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان؛
- ٣- **تطلب** إلى الدول الأعضاء تفعيل خاصية الشباك الواحد لبيانات الركاب التي تتيح للأطراف المعنية بنقل الركاب جوا إيداع معلومات في شكل موحد عن الركاب (أي المعلومات المسبقة عن الركاب و/أو المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب و/أو سجل أسماء الركاب) عبر نقطة دخول واحدة للبيانات للوفاء بجميع المقتضيات التنظيمية المتعلقة بدخول وخروج الركاب والتي قد تفرضها الوكالات المختلفة التابعة للدولة المتعاقدة؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على التعاضد وتبادل أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل إنشاء نظم تبادل بيانات الركاب؛
- ٥- **تطلب** إلى الدول الأعضاء النظر في تعميم استخدام نظم المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب، وتقديم استجابات متكاملة ضمن عملية التحقق قبل السفر إلى مشغلي الطائرات وذلك فيما يتعلق بمتطلبات الجوازات والأمن والصحة العامة؛
- ٦- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم العمل الذي تقوم به الإيكاو في إعداد مواد إرشادية ملائمة وتنفيذ الأحكام الخاصة بسجل أسماء الركاب المنصوص عليها في الملحق التاسع؛
- ٧- **وتحث** الدول الأعضاء، التي لم تقم بذلك بعد، على إعداد القدرات على جمع بيانات سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحليلها وضمان أن هذه البيانات مستخدمة فقط من جانب السلطات الوطنية المختصة مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين وكشفهما والتحقق فيهما.

#### البند رقم ١٤ من جدول الأعمال: أمن الطيران — السياسة العامة

- ١-١٤ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها السابعة والثامنة، في موضوع السياسة العامة المتعلقة بأمن الطيران (AVSEC) مستندة في ذلك إلى تقرير المجلس بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) (WP/4) وعام ثقافة الأمن في الإيكاو لعام ٢٠٢١ (WP/23). ونظرت اللجنة أيضاً في اقتراح المجلس بتحديث القرازين التاليين: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (WP/5) والأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (WP/22). وبالإضافة إلى ذلك، قدّمت الدول والمراقبون ٣٩ ورقة: WPs/137، و331، و75، و333، و189، و387، و222، و282، والتتقيح الأول لكل من 152، و349، و293، و422، و347 والتتقيح الأول لكل من 130 و154، و156، و388، و267، و480، و518، و524، و517 و330، و25، و271، و238، والتتقيح الأول لكل من 302، و243، و539، و74، و158، و281، و231، و241، و151، و416، و374، و64، و423.
- ٢-١٤ واقترحت بنغلاديش في الورقة WP/137 بعض العناصر التي يجب النظر فيها في المراجعة القادمة للخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) لتصدر الإيكاو نسخة أكثر واقعية ووضوحاً وقابلية للتنفيذ من الخطة مرفقة بالتوجيهات اللازمة.

٣-١٤ وعرضت شيلي والبرازيل وكولومبيا في الورقة WP/331 بدعم من الأرجنتين وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وبنما وأوروغواي، بالإضافة إلى الدول في إقليم أميركا الجنوبية التابع للإيكاو (SAM) والدول في لجنة أميركا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، تجارب دول أميركا الشمالية والكاريبي وأميركا الجنوبية في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) بالاستعانة بخريطة الطريق الإقليمية الخاصة بتلك الأقاليم. كما أشارت الورقة إلى أثر الجائحة على آليات التعاون وعلى حركة الأشخاص، ومن ثم ظهرت الحاجة إلى تنقيح خريطة الطريق والمؤشرات الخاصة ب"الخطة العالمية لأمن الطيران".

٤-١٤ ودعت الجمهورية التشيكية، نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) والصين، في الورقة WP/75 التي قُدمت برعاية كل من البرازيل والولايات المتحدة الأمريكية، إلى وضع عمليات واضحة للرصد والإبلاغ وفقاً للخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) كوسيلة لتعزيز أمن الطيران على الصعيد العالمي من دون أن يؤدي ذلك إلى الحيد عن الامتثال لما ورد في الملحق السابع عشر - أمن الطيران من قواعد قياسية وتوصيات دولية، ودعت أيضاً إلى الاستفادة من البيانات والموارد الموجودة، فضلاً عن الآليات التي تستهدف تنمية القدرات. كما سلطت الورقة الضوء على أهمية مواصلة الزخم الناتج عن "عام ثقافة الأمن" والمحافظة على ذلك الزخم. ودعت الإيكاو أيضاً إلى اتخاذ ما يتلو ذلك من خطوات لدعم تحقيق أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران.

٥-١٤ واقترحت الجمهورية الدومينيكية في الورقة WP/333 إعادة صياغة الجداول الزمنية المحددة لتنفيذ المهام في إطار الخطة العالمية لأمن الطيران، فضلاً عن النسب المئوية للعدد الإجمالي للبلدان التي شملها التدقيق والتي يجب أن تصل إلى النسب المئوية لتنفيذ العناصر الحاسمة في نظام مراقبة أمن الطيران لديها، كما هو موثق في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA). وتوخت الورقة أيضاً إنشاء منهجية لترجمة نتائج مؤشرات مهام الخطة العالمية لأمن الطيران إلى نسب مئوية، بحيث تتماشى مع الأهداف العالمية الطموحة.

٦-١٤ أما الورقة WP/189 المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، برعاية مشتركة من الإمارات العربية المتحدة وتايلند والجمهورية الدومينيكية وسنغافورة وماليزيا والمجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي، فدعت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين إلى استعراض نجاح الجهود المبذولة من أجل التوعية بشأن الأمن واقترحت عليها اتخاذ إجراء لضمان إتاحة الفرص لاستعراض خطط وبرامج الإيكاو في مجال أمن الطيران، وتقييمها والابتكار فيها.

٧-١٤ واقترحت فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، بدعم من بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور وبنما وأوروغواي، في الورقة WP/387 تصميم آليات قياس في إطار الخطة العالمية لأمن الطيران، بحيث تكون قادرة على تحديد المساهمات التي تقدمها مختلف العناصر وهي "الإيكاو" و"الدول" و"قطاع الطيران" (أو مجموعة منها) في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، مع الإشارة إلى أن مثل هذا التنفيذ يجب ألا يقتصر فقط على التنفيذ الفعّال من جانب الدول كما يتضح من نتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. كما أشارت الورقة إلى أنه يجب تحليل مدى استصواب تصميم بارامترات جديدة لقياس الأهداف الطموحة العالمية في الخطة العالمية لأمن الطيران، علماً بأن خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران هي وثيقة "حية" وأن ثمة إمكانية لمراجعتها وتعديلها دورياً عند الاقتضاء.

٨-١٤ وفي الورقة WP/222، عرضت البرازيل، بدعم من الدول العشرين الأعضاء في لجنة أميركا اللاتينية للطيران (LACAC)، تجربتها مع ارتفاع عدد الركاب المشاغبين بسبب جائحة فيروس كورونا حيث يرفض العديد من الركاب الامتثال لقواعد أمن الطيران أو اللوائح الصحية المحلية.

٩-١٤ واقترحت جمهورية كوريا في الورقة WP/282 التتقيح الأول، إعداد قواعد قياسية دولية لنظام الإبلاغ الطوعي في مجال أمن الطيران (ASVR) من أجل تحسين أمن الطيران العالمي على أساس ثقافة الأمن وطلبت من الجمعية العمومية النظر في استحداث نظام استباقي للوقاية من الحوادث الأمنية من خلال استخدام قاعدة بيانات المعتمدة على الإبلاغ عن الحوادث الأمنية وتحديد أهداف ومؤشرات للأداء الأمني.

١٠-١٤ ودكرت الإمارات العربية المتحدة في الورقة WP/152، المقدمة برعاية مشتركة من أستراليا وسنغافورة وكندا ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة الأمريكية، بأن منهجية مراقبة الجودة أثناء جائحة فيروس كورونا تضمنت بعض التقنيات عن بُعد من أجل التباعد المادي والامتثال للقيود والتدابير المفروضة للتصدي لفيروس كورونا. ودعت الورقة إلى النظر في الفوائد المحتملة من مواصلة تطوير التقنيات عن بُعد كوسيلة تكميلية لإجراء المراقبة الفعالة لأمن الطيران.

١١-١٤ ودعت فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، بدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة - متعدّدة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وإكوادور وبنما وأوروغواي، بالإضافة إلى الدول في إقليم أمريكا اللاتينية والدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران، في الورقة WP/349 الدول إلى أن تدرج في ممارساتها وإجراءاتها الخاصة بأمن الطيران أنشطة ترمي إلى الكشف عن السلوك المريب الذي قد يهدّد أمن الطيران المدني، وذلك امتثالاً لأحكام الملحق السابع عشر - "أمن الطيران" الصادر عن الإيكاو. وتقرّ الورقة بأن "لليل أمن الطيران" (DOC 8973 - معيّد التوزيع) الصادر عن الإيكاو يتضمن إرشادات فنية بخصوص هذه المسألة، فضلاً عن تجارب إقليمية ومحلية أخرى. ولكن من الجيد أن تستفيد الدول إلى حد كبير من توافر خيارات أخرى تساعدها في إعداد وتنفيذ برامجها الخاصة بالكشف عن السلوك الشاذ.

١٢-١٤ أما الورقة WP/130، التي قدّمتها الجمهورية التشيكية بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والأرجنتين والبرازيل والمملكة العربية السعودية ونيوزيلندا وسنغافورة وجنوب أفريقيا والولايات المتحدة الأمريكية واتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، فدعت إلى بذل جهود متضافرة لرصد "الواقع الجديد" الناجم عن جائحة فيروس كورونا وإيجاد الحلول التي تدعم القوى العاملة وتجعل الوظائف في مجال أمن الطيران من بين الفرص المهنية الجذابة. وأشارت الورقة إلى أنه ينبغي أن تشكل العوامل البشرية، وما يترتب عنها من آثار على أداء القوى العاملة في مجال أمن الطيران، حجر الزاوية الذي يدفع إلى اتخاذ إجراءات واقعية، على مستوى الدولة وقطاع الطيران، بما في ذلك اتباع أساليب أكثر جرأة لاستبقاء المهنيين الحاليين وجذب آخرين جدد إلى مجال أمن الطيران.

١٣-١٤ ودكرت سنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية في الورقة WP/154 بأن الجمعية العمومية نظرت في الأهمية المتواصلة لثقافة الأمن مع تعافي السفر الجوي العالمي من جائحة فيروس كورونا. وقد تعاونت سنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية على إعداد ورقة معلومات بشأن ثقافة الأمن (انظر المرفق بالورقة WP/154) يمكن أن تستخدمها كل الجهات المعنية من أجل تعزيز أهمية ثقافة الأمن كإضافة إلى المصادر المعدّة من قبل الإيكاو بشأن ثقافة الأمن.

١٤-١٤ وشدّدت الإمارات العربية المتحدة في الورقة WP/156، التي قدّمتها بمشاركة المملكة المتحدة، على أهمية وفوائد التعاون والشراكة بشأن الحاجة المستمرة إلى تعزيز تحسين الوعي الأمني وإرساء ثقافة أمن قوية وفعالة في مجال الطيران المدني، من قبل الإيكاو والدول والمنظمات ذات الصلة وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى. كما قدمت الورقة نهج وإنجازات دولة الإمارات العربية المتحدة المرتبطة بأهداف عام ثقافة الأمن في الإيكاو على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي.

١٥-١٤ كما شدّدت فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) في الورقة WP/388، المقدمة بدعم من بوليفيا (دولة بوليفيا متعدّدة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور وبنما وأوروغواي، على المخاطر الناشئة عن التهديدات

الداخلية التي يجب أخذها على محمل من الجد بشكل أكبر، نظراً إلى أن العناصر الداخلية تستطيع الوصول إلى نظم الأمن ولديها فرص أكبر من فرص الركاب لاختراق هذه الأنظمة بنجاح. وأشارت الورقة إلى أنه، بالإضافة إلى الإرشادات الفنية التي تقدمها الإيكاو في هذا المجال، قد يكون من المفيد للغاية بالنسبة للدول أن تتوفّر لديها وسائل مختلفة للمساعدة تحت تصرفها، مما يمكنها من وضع وتنفيذ سياسات وآليات وقائية بغية التصدي للتهديدات الداخلية.

١٦-١٤ وسلّطت البحرين الضوء من خلال الورقة WP/330 على أهمية اعتماد الدول لمنهجية واضحة لتقييم التهديدات والمخاطر في أمن الطيران، بما في ذلك تحديد مسؤوليات الهيئات المسؤولة عن تقييم المخاطر والتهديدات، كي يتسنى للدول وضع إجراءات أمنية مرنة ومناسبة للتصدي لهذه التهديدات. كما دعت الورقة الدول الأعضاء إلى الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات، مما سيمكّن الإيكاو من توفير ما يلزم من مواد لمساعدة الدول. ودعت الورقة الإيكاو، من خلال مجموعة عمل التهديدات والمخاطر (WGTR)، إلى تحديث وثيقة "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" (DOC 10108 - مقيد التوزيع) بما يضمن إدراج التقييمات القائمة على المخاطر والأخذ في الاعتبار تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة.

١٧-١٤ ودكرت بيرو وشيلي وكولومبيا في الورقة WP/25، المقدمة بدعم من بوليفيا والبرازيل وإكوادور وبنما وأوروغواي، بأن كولومبيا وبيرو وقّعتا على اتفاق نقطة التفيتش الأمني الواحدة في عام ٢٠٢١ وتسلّط الضوء على المنافع العديدة الناتجة عن مثل هذه الترتيبات، على غرار تعزيز التعاون في ما بين الدول وتحسين استخدام الموارد المتوفّرة ونفاذي ازدواجية الضوابط. كما دعت الورقة الدول إلى مواصلة التعاون في ما بينها على الصعيد الإقليمي من أجل تعزيز استدامة أمن الطيران والتسهيلات وتحسين تجربة الركاب.

١٨-١٤ وعرضت الهند في الورقة WP/271 أحدث المستجدات بشأن عملها على إعداد إطار تنظيمي لإنشاء آلية استجابة متدرجة وسياسة لمكافحة الدرونات المارقة لمواجهة التحديات المعاصرة التي تفرضها الطائرات غير المأهولة، وسط الانتشار المتزايد لأنشطة تجارية باستخدام الدرون في الهند.

١٩-١٤ وفي الورقة WP/238 REV. 1، اقترحت جمهورية كوريا إنشاء نظام مشترك لترخيص أداء معدات أمن الطيران وما يرتبط بذلك من تكنولوجيا. كما تدعو إلى وضع شروط فنية لمعدات الأمن المتقدمة وإعداد إجراءات ومنهجيات موحّدة الاختبار. وسعيًا للتصدي لتهديدات الإرهاب الدولي، اقترحت الورقة أن ترسي الإيكاو بيئة تُعزز التعاون الدولي وتسمح للدول المتعاقدة باستخدام نُظم لترخيص الأداء.

٢٠-١٤ واستعرضت المملكة العربية السعودية في الورقة WP/302، نيابةً عن دول المنظمة العربية للطيران المدني (أكاو) بجهود المملكة في تعزيز الدعم والتعاون في مجتمع أمن الطيران المدني الدولي، مع الأخذ في الاعتبار أن التهديدات والمخاطر التي يواجهها مجتمع الطيران المدني في أي دولة قد تؤثر على أمن الطيران المدني في كافة الدول الأعضاء. وأثنت الورقة على مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي أطلقتها الإيكاو والتي كان لها دور كبير في تعزيز التعاون الدولي بما يحقق أهداف أمن الطيران المدني.

٢١-١٤ وسلّطت اللجنة الأفريقية للطيران المدني ("لجنة أفكاك") في الورقة WP/243 الضوء على أهمية التعاون والتآزر بين الإيكاو والمنظمات الإقليمية والهيئات الإقليمية للطيران المدني في المسائل المتعلقة بأمن الطيران وتسهيلاته، بهدف ضمان التنسيق بين الدول الأعضاء بشأن التنفيذ الفعال للسياسات والممارسات المتعلقة بأمن الطيران المدني في سبيل ضمان الأمن والفعالية والاستدامة لمنظومة النقل الجوي على الصعيد الإقليمي.

٢٢-١٤ وفي الورقة WP/74، دعت الجمهورية التشيكية، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني وبيروكنترول، بمشاركة البرازيل والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، الجمعية العمومية إلى الطلب من الإيكاو إعداد مواد إرشادية بشأن تقييم مخاطر الأمن الإلكتروني في مجال الطيران والانتهاج من تجميع القواعد القياسية والتوصيات الدولية القائمة ذات الصلة بهذا الموضوع والمواثيق القانونية التي يمكن للدول والجهات المعنية الاعتماد عليها من أجل إدراج المخاطر الإلكترونية ضمن أطر الطيران الخاصة بها والنظر في تنظيم تمارين في مجال الأمن الإلكتروني على المستويين العالمي والإقليمي. كما دعت إلى الطلب من الإيكاو والدول المتعاقدة لديها تكثيف الجهود من أجل تعزيز ثقافة منفصلة مكرسة للأمن الإلكتروني وتنظيم أنشطة بناء القدرات.

٢٣-١٤ وفي الورقة WP/158، طلبت غيانا، بدعم من الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وبنما وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، من الإيكاو تخصيص الموارد لبناء قدرات الدول الصغيرة في مجال الأمن الإلكتروني، كما دعت الإيكاو إلى تعزيز وإنشاء آلية تعاون لدعم برامج الإرشاد والتبادل الفني في مجال الطيران بين الدول.

٢٤-١٤ وسعت عُمان في الورقة WP/281 إلى ضمان اتساق وتوحيد نُظم إدارة الأمن الإلكتروني في قطاع الطيران بالدول مع إعطاء السلطة الكاملة إلى الهيئة الوطنية للطيران المدني المختصة.

٢٥-١٤ ودعت المملكة العربية السعودية، نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (أكاو)، في الورقة WP/231 الدول إلى اعتماد ثقافة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، ودعت الإيكاو إلى إنشاء برنامج توعية في مجال الأمن الإلكتروني خاص بالعاملين في مجال الطيران المدني مماثل لبرنامج ثقافة أمن الطيران.

٢٦-١٤ وفي الورقة WP/241، أوصت جنوب أفريقيا الدول الأعضاء بإدراج مبادئ نموذج إطار "الثقة الصفيرية" في نُظم إدارة أمن المعلومات (ISMS) الخاصة بها وطلبت من فريق خبراء الأمن الإلكتروني إعداد المواد الإرشادية الفنية اللازمة من أجل إدراج إطار "الثقة الصفيرية" في نُظم إدارة أمن المعلومات.

٢٧-١٤ وأوصت الإمارات العربية المتحدة في الورقة WP/151 بالإقرار بالحاجة إلى التنسيق بين كافة الجهات المعنية من أجل معالجة مشاكل الأمن الإلكتروني في مجال الطيران ودعت الجهات المعنية إلى إعداد استراتيجيات لبناء القدرات من أجل تعزيز كفاءات الموارد البشرية.

٢٨-١٤ وطلبت فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، بدعم من بوليفيا وكولومبيا وكوستاريكا وإكوادور وبنما وأوروغواي، من الإيكاو في الورقة WP/416 إعداد مجموعة من أدوات التنفيذ (IPACK) تهدف إلى مساعدة الدول على تسريع تنفيذ استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

٢٩-١٤ وأوصت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف) في الورقة WP/374، بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية، بأن يتولى فريق خبراء الأمن الإلكتروني إعداد مبادرات بناء القدرات والتدريب وثقافة الأمن الإلكتروني أثناء الأزمات للعاملين في مجال خدمات الملاحة الجوية.

٣٠-١٤ وفي الورقة WP/64، دعا اتحاد النقل الجوي الدولي الجمعية العمومية إلى مطالبة المجلس بضمان قيام جميع هيئات الإيكاو المعنية بإنشاء نهج منسق ومتعدد التخصصات ومتعدد الخطوات في تكامل أحكام الأمن الإلكتروني والمتطلبات

الأخرى، بناءً على الأمن حسب التصميم. كما دعا الجمعية العمومية إلى مطالبة المجلس بالاعتراف بالأثر المحتمل لإدخال جيل جديد من التكنولوجيات المترابطة والمبتكرة وسلاسل التوريد المرتبطة بها والتي لا تلتزم بلوائح الطيران المدني والقواعد القياسية والتوصيات الدولية.

٣١-١٤ وقد أُحيط علماً بورقات المعلومات (WP/267 و WP/293 و WP/422 و WP/423) المُقدّمة من الجمهورية الدومينيكية، وورقة المعلومات (WP/518) المُقدّمة من باراغواي، وورقة المعلومات (WP/424) المُقدّمة من جمهورية كوريا، وورقة المعلومات (WP/480) المُقدّمة من جنوب أفريقيا، وورقتي المعلومات (WP/347) التنقيح الأول، و (WP/539) المُقدّمتين من الولايات المتحدة وورقة المعلومات (WP/517) المُقدّمة من منظمة الجمارك العالمية.

## المناقشة

### الخطة العالمية لأمن الطيران

٣٢-١٤ في الورقة WP/4، قدم المجلس لمحة عامة عن الأنشطة المضطّعة بها لتنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، تضمنت نظرة عامة عالمية وإقليمية على المستوى الحالي للتنفيذ الفعّال، وذلك على النحو المُوثق من خلال البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

٣٣-١٤ أقرّت اللجنة بالجهود المكثّفة التي بذلتها حتى الآن، وتبذلها حالياً، الدول والمجموعات الإقليمية وأوساط الصناعة لإنجاز مهام وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران. بيد أن اللجنة، إذ لاحظت أن مستوى التنفيذ الفعّال لا يرقى إلى مستوى الأهداف الطموحة المنشودة، ناشدت الدول أن تتخذ مزيداً من الخطوات لمواصلة تحسين أمن الطيران وفقاً لأحكام الملحق السابع عشر. كما أكدت على زيادة أهمية أمن الطيران والنظر إليها على قدم المساواة مع السلامة كأولوية استراتيجية بالنسبة للإيكاو.

٣٤-١٤ وفي إطار مواصلة النظر في الورقات WP/75 و WP/137 و WP/333 و WP/387، جرى الإعراب عن التأييد لفريقي خبراء الإيكاو ذوي الصلة، وهما تحديداً فرقة العمل الخاصة المعنية بالخطة العالمية لأمن الطيران وفريق خبراء أمن الطيران، وذلك من أجل إعطاء الأولوية لعمليات تنقيح الخطة العالمية لأمن الطيران وخريطة الطريق الخاصة بها، استرشاداً بعملية تقييم للدروس المستفادة من تجربة تنفيذ وإدارة أمن الطيران خلال فترة جائحة فيروس كورونا. وثمة أهمية لإنشاء عملية يقوم من خلالها أفرقة خبراء الإيكاو المختصّة بالمشاركة في الاستعراض المنهجي والمنتظم لهذه الخطة وأهدافها الطموحة وخريطة الطريق الخاصة بها، فضلاً عن إنشاء عمليات واضحة للرصد والإبلاغ، والاستفادة من البيانات والموارد الموجودة. وإبلاغ مجلس الإيكاو بنتائج هذا الاستعراض للنظر فيها. وأعربت اللجنة عن تقديرها للمقترحات والأفكار العديدة الموضّحة في ورقات العمل هذه، والرامية إلى تنقيح وتحديث الخطة العالمية لأمن الطيران.

٣٥-١٤ ولدى النظر في الورقة WP/189، سلّمت اللجنة بأنه بالنظر في فترة الثلاث سنوات المقبلة وما بعدها، يتحتم تقييم خطط الإيكاو وبرامجها المتعلّقة بأمن الطيران تقييماً شاملاً لضمان بقائها ذات صلة وأنها لا تزال تفي بالغرض المقصود منها. ومن شأن ذلك أن يكفل عدم ترك المسائل الحاسمة دون بحث، مثل: ما إذا كانت الهياكل والمُعلمات والمنهجيات القائمة لهذه الخطط والبرامج تُسهم في ضعف أداء الدول الأعضاء فيما يتعلّق بالتنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، وما إذا كانت تكاليفات الإيكاو الحالية في مجال أمن الطيران تخلق حواجز أمام النظر في نهج أكثر ابتكاراً واعتماده، حسب الاقتضاء. وبناءً على ذلك، فقد أعرب الحاجة إلى مواصلة مراجعة وتحسين برامج الإيكاو في مجال أمن الطيران باستخدام الآليات التشاورية ومشاركة الدول الأعضاء وأوساط الصناعة لضمان أن تظل خطط وبرامج الإيكاو المتعلّقة بأمن الطيران تفي

بالغرض المقصود منها، فضلاً عن التكيّف مع التحدّيات الجديدة والناشئة في مجال أمن الطيران، مع النظر في الوقت ذاته في تحليل الأسباب الجذرية والنهوج المبتكرة لمواصلة تحسين فعاليتها أو تعزيزها. كما وافقت اللجنة على ضرورة إبلاغ نتائج هذه الاستعراضات، بما في ذلك التوصيات، إلى المجلس على أساس منتظم.

٣٦-١٤ كما سلّمت اللجنة بأن جميع المقترحات الأخرى المتصلة بالخطة العالمية لأمن الطيران تتضمن مدخلات قيّمة من أجل عمليات التنقيح المقبلة للخطة، ووافقت على أن تواصل فرقة العمل الخاصة المعنية بالخطة العالمية لأمن الطيران دراسة هذه المقترحات. وستأخذ فرقة العمل هذه جميع الاقتراحات في الاعتبار بينما تواصل استعراضها للخطة.

### السياسة التنظيمية

٣٧-١٤ أقرّت اللجنة بالمشكلة المستمرة المُتعلّقة بالركاب غير المنضبطين في وسائل النقل الجوي، وأحاطت علماً ببعض الممارسات السليمة التي اعتمدها البرازيل للتخفيف من حدة هذه المسألة على النحو المبين في الورقة WP/222. وشجّعت اللجنة الدول الأعضاء على العمل على التخفيف من حدة الزيادة المفاجئة في حالات الركاب غير المنضبطين، لا سيما عن طريق القيام، بطريقة منسقة، باعتماد استراتيجيات واتخاذ إجراءات ملموسة تهدف إلى الحد من حوادث الركاب غير المنضبطين. وبناء على ذلك، أوصت اللجنة بأن تواصل الإيكاو تقديم التوجيه، حسب الاقتضاء، إلى الدول الأعضاء فيما يتعلّق بالحملات الرامية إلى توجيه الركاب إلى الالتزام بحد أدنى من قواعد السلوك في الطائرات.

٣٨-١٤ وفيما يتعلّق بالاقتراح الوارد في الورقة WP/282 - التنقيح رقم ١، بشأن وضع قواعد قياسية دولية للإبلاغ الطوعي عند تنفيذ نظام للإبلاغ السري في مجال أمن الطيران، مع مراعاة تجربة جمهورية كوريا في تنفيذ الإبلاغ الطوعي في مجال أمن الطيران من أجل تعزيز أمن الطيران العالمي الذي يركز على ثقافة الأمن، وأوصت اللجنة بتقاسم تجربة جمهورية كوريا في تنفيذ هذا النظام مع أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة. وفي غضون ذلك، شدّدت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو والدول الأعضاء مواصلة التركيز على تسهيل الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع، على النحو الذي تقتضيه أحكام الملحق السابع عشر، بما في ذلك من خلال نظام الإيكاو للإبلاغ.

٣٩-١٤ ونظرت اللجنة في الورقة WP/152 في فوائد تنفيذ التقنيات عن بُعد المتطورة تكنولوجياً كوسيلة تكميلية لأداء رقابة فعّالة على أمن الطيران، لا سيما عندما لا تسمح القيود أو الظروف الأخرى بإجراء أنشطة المراقبة في الموقع. وشجّعت أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة والدول الأعضاء والمنظمات وقطاع الصناعة وأصحاب المصلحة على النظر في وضع أطر ومعايير مناسبة لدعم استخدام التقنيات المتقدمة عن بُعد عند الاقتضاء.

٤٠-١٤ وأحاطت اللجنة علماً بالجهود الإقليمية الموصوفة في الورقة WP/349 لتجربة نهوج مختلفة للكشف عن السلوك الشاذ ضد الطيران المدني، مثل الدورة التدريبية بشأن "الفحص الأمني للركاب ذوي السلوك المريب"، التي صممها الفريق الإقليمي لأمن الطيران والتسهيلات الذي شكلته دول إقليمي أمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية والكاريبّي لدى الإيكاو ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية. وشجّعت اللجنة الإيكاو على مواصلة تعزيز الأنشطة الرامية إلى مساعدة الدول الأعضاء (بما في ذلك من خلال حلقات العمل أو الدورات التدريبية أو الحلقات الدراسية أو مجموعات أدوات التنفيذ أو أي آليات مساعدة أخرى) لتمكينها من وضع وتنفيذ برامجها للكشف عن السلوك الشاذ ضد الطيران المدني.

### العوامل البشرية والثقافة الأمنية والتهديد الداخلي

٤١-١٤ سلّط المجلس الضوء في الورقة WP/23 على إنجازات "عام ثقافة الأمن في الإيكاو" لعام ٢٠٢١، وتطوير مختلف أدوات وموارد ثقافة الأمن لدى الإيكاو. واعترف بالمبادرات والأنشطة في شتى أنحاء العالم التي اضطلع بها قطاع الطيران فيما يتعلّق بثقافة الأمن.

٤٢-١٤ وشجّعت اللجنة الدول والمنظمات الدولية والإقليمية وقطاع الصناعة على مواصلة البناء على إنجازات ثقافة الأمن التي تحققت طيلة عام ثقافة الأمن، بما في ذلك عن طريق الاستفادة من أدوات وموارد ثقافة الأمن المتاحة لدى الإيكاو. وطلبت اللجنة إلى الإيكاو أن تواصل تعزيز تنفيذ وصون ثقافة أمن قوية وفعّالة في مجال الطيران وترسيخ مبادئ التنوع والشمول في هذا العمل الهام.

٤٣-١٤ وفيما يتعلّق بالورقة WP/130، أحاطت اللجنة علماً بأنه لا يمكن لأي شبكة طيران أن تعمل بشكل جيد وآمن دون موظفين متقنين ومهرة ومتحمسين. وثقّق على أن أدوار أمن الطيران جديرة بالاعتراف بما تتطلبه من مهارات وكفاءات، وينبغي الترويج لها كمهنة في ضوء أهميّة هذه الأدوار. وفي هذا الصدد، ينبغي لفريق الإيكاو لخبراء أمن الطيران أن ينظر في إدراج تركيز قوي على العوامل البشرية وأداء القوة العاملة في مجال أمن الطيران وإضفاء الطابع المهني عليها عند تحديث الخطة العالمية لأمن الطيران، وذلك استناداً إلى إنجازات الثقافة الأمنية التي تحققت على مدى عام ثقافة الأمن، والاستفادة من حزمة الإرشادات التي تقوم الإيكاو بإعدادها تحت عنوان "HUMAN FACTORS STARTER PACK" ("حزمة الأساسيات عن العوامل البشرية"). وأوصي أيضاً باتباع نهج استراتيجي لمراعاة العوامل البشرية يعكس التطوّر بعيد الأمد للقوى العاملة في مجال الطيران بأكملها، إلى جانب تعزيز النظم المتكاملة لإدارة الأمن. وفي إطار برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران، يجب على الدول وقطاع الصناعة العمل معا لضمان إتاحة عدد كاف من المهنيين المؤهلين والأكفاء في مجال أمن الطيران لتشغيل نظام أمن الطيران وإدارته وصونه بفعالية وكفاءة.

٤٤-١٤ وأقرّت اللجنة بالأهمية المستمرة لوجود ثقافة أمن إيجابية، لا سيما مع تعافي قطاع السفر الجوي من آثار جائحة فيروس كورونا. ورحبت بورقة المعلومات بشأن ثقافة الأمن الواردة في الورقة WP/154، التي اشتركت في إعدادها سنغافورة والولايات المتحدة كأداة مفيدة يمكن استخدامها للمساعدة على تعزيز ثقافة أمن قوية وفعّالة على نطاق الطيران المدني.

٤٥-١٤ وأيدت اللجنة الاقتراح الوارد في الورقة WP/156 الداعي إلى تشجيع الإيكاو والدول والمنظمات ذات الصلة وقطاع الصناعة وأصحاب المصلحة على مواصلة الاضطلاع بإجراءات عملية بغية تعزيز ثقافة الأمن في مجال الطيران المدني. كما أقرّت بأهمية وفوائد التعاون والشراكة فيما بين جميع أصحاب المصلحة بشأن الحاجة المستمرة إلى مواصلة تعزيز ودعم إدكاء الوعي الأمني وثقافة الأمن القوية والفعّالة في مجال الطيران المدني.

٤٦-١٤ واعترافاً بأهمية وضع تدابير لتحديد التهديدات المحتملة من الداخل، وتقييمها والتخفيف من حدتها على نحو فعّال، فقد أحاطت اللجنة علماً بالورقة WP/388 التي رحبت بأي نوع من المساعدة الفنية (مثل حلقات العمل أو الدورات التدريبية أو الحلقات الدراسية أو مجموعات أدوات التنفيذ،... الخ) من أجل مساعدة الدول على تنفيذ مثل هذه التدابير بفعالية.

٤٧-١٤ وفي معرض الرد على تعليقات أهدتها عدة دول بشأن الحاجة إلى التمييز بوضوح بين التهديدات والمخاطر، إذ أن المصطلحين لا يمكن أن يحل الواحد منهما محل الآخر، أشارت اللجنة إلى أنه يمكن الاطلاع على إرشادات إضافية في وثيقة "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" (DOC 10108-Restricted، الطبعة الثالثة، ٢٠٢٢)، لا سيما المرفق (أ) — "طريقة تقييم المخاطر وخريطة الإجراءات ومعلومات إرشادية للدول الأعضاء".

**التعاون الدولي**

٤٨-١٤ في معرض النظر في الورقة WP/330، نكّرت اللجنة بالدور الحاسم الذي تؤديه الإيكاو في تنفيذ منهجية فعّالة لتقييم التهديدات والمخاطر المتعلّقة بأمن الطيران. وبناء على ذلك، حثّت اللجنة الدول على الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع، وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات، وتقاسم تجاربها فيما يتعلّق بعمليات تقييم التهديدات والمخاطر لتمكين الإيكاو من تطوير وتوفير الأدوات والإرشادات والمواد التدريبية بشأن تقييم التهديدات وإدارة المخاطر.

٤٩-١٤ وأقرّت اللجنة بالفوائد المبيّنة في الورقة WP/25، التي تعود على الدول نتيجة للأخذ بترتيبات نقطة التفطيش الأمني الواحدة، التي تهدف إلى تعزيز استدامة أمن الطيران وتحسين تجربة الركاب، وذكّرت بإرشادات الإيكاو الموجودة بشأن نقطة التفطيش الأمني الواحدة، فضلاً عن أي مساعدة فنية متاحة للمساعدة على وضع مثل هذه الترتيبات. كما شدّدت اللجنة على الحاجة الملحة إلى عملية تحقّق صارمة ومعادلة بين التدابير وإجراء تقييم للمخاطر والتشاور المستمر بين الدول ومُشغلي المطارات المعنيين ضماناً لفعالية التنفيذ، مع مراعاة البروتوكولات الوطنية المطبّقة.

٥٠-١٤ وفي سياق الإحاطة بالجهود التي تبذلها الهند في إطار الورقة WP/271 لتنفيذ سياسة مكافحة الطائرات المسيّرة المارقة، أيدت اللجنة أن يجري تبادل المعلومات من خلال أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة، بما في ذلك فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء نُظُم الطائرات المُوجّهة عن بُعد، وذلك بغية وضع أطر معقولة للسياسات تهدف إلى التخفيف من التهديد الذي تشكله نُظُم الطائرات غير المأهولة.

٥١-١٤ ونظرت اللجنة في الاقتراح الوارد في الورقة WP/238 التتقيح رقم ١، الداعي إلى إنشاء إطار لإصدار شهادات أداء معدات أمن الطيران، من شأنه أن يتضمّن متطلبات فنية وإجراءات ومنهجيات اختبار عامة للمعدات الأمنية المتقدّمة. وفي ضوء التطوّر السريع لمعدات أمن الطيران المتقدّمة واستخداماتها، اتفقت اللجنة التنفيذية على أن هذا الإطار يقتضي إجراء فحص أكثر دقة من جانب فريق خبراء أمن الطيران وخبراء الأمن الإلكتروني.

٥٢-١٤ وفي معرض الإحاطة بالمساهمات التي قدمتها الدول إلى مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، فضلاً عن إنجازها في مساعدة ودعم الدول في مجال أمن الطيران، فقد أحاطت اللجنة علماً باقتراح تضمّنته الورقة WP/302 بأن تقوم الإيكاو بزيادة دعمها للبرامج التعاونية التي تساهم في تحقيق أولويات الخطة العالمية لأمن الطيران وأهدافها الطموحة، وخاصة بعد مرحلة التعافي من أزمة فيروس كورونا والصعوبات التي عانت منها الدول. ونظراً لاعتماد زيادة المساعدة المباشرة اعتماداً كبيراً على موارد الإيكاو المتاحة، فقد شجّعت اللجنة الدول التي تملك الموارد والقدرات والخبرات على تقديم الدعم والمساعدة إلى الدول الأخرى التي بحاجة إلى التنفيذ، على سبيل المثال، مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، مما يأخذ بيد صناعة الطيران المدني العالمية. وأخيراً، شدّدت اللجنة على أهمية بناء شبكات إقليمية ودولية وتفعيل التعاون للمساعدة على ضمان التنفيذ الفعّال للقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر - "أمن الطيران".

٥٣-١٤ واعترفت اللجنة بأن أحد التحدّيات الهامة التي تواجه أمن الطيران على مستوى الدول يتمثل في امتلاك القدرة على ضمان التنفيذ الفعّال لتدابير أمن الطيران، وذلك على النحو المبيّن في الورقة WP/243. وأقرّت اللجنة بأنه لا يمكن تحقيق ذلك إلا من خلال مراقبة فعّالة تهدف إلى جعل شبكة الطيران العالمية آمنة لحماية عمليات الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع. وفي هذا الصدد، شدّدت اللجنة على الدور الداعم الهام الذي يمكن أن تؤديه منظمات الطيران المدني الإقليمية من أجل الدول الأعضاء بشأن إنشاء نظام قوي وفعّال لمراقبة أمن الطيران.

**قرار أمن الطيران الذي ستعتمده الجمعية العمومية**

٥٤-١٤ قَدَّم المجلس الورقة WP/5 مذكِّراً بأن الدورة الأربعون للجمعية العمومية في عام ٢٠١٩ قد اعتمدت القرار رقم ٤٠-١١ بعنوان "البيان المؤخِّد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران"، وبأنه وفقاً للفقرة ٢ من منطوق هذا القرار، يجب عرض هذا البيان المؤخِّد على نظر الجمعية العمومية في كل دورة من دوراتها العادية.

٥٥-١٤ وافقت اللجنة، استكمالاً لعملها بشأن هذا البند من جدول الأعمال، على أن تقدِّم بياناً مؤخِّداً مُنقَّحاً بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران إلى الجلسة العامة لاعتماده، مع مراعاة التعليقات الواردة التي وافقت عليها اللجنة.

### قرار الجمعية العمومية ١/١٤: البيان المؤخِّد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

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

ولما كانت الجمعية العمومية قد قرَّرت في قرارها ٤١-١١ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بياناً مؤخِّداً بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان المؤخِّد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ز) بالقرار ٤٠-١١، وعدَّلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية:

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار تشكِّل البيان المؤخِّد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛
- ٢- تقرّر أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بياناً مؤخِّداً بشأن سياسات الإيكاو المستمرة في مجال أمن الطيران؛
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤٠-١١.

### المرفق (أ)

#### السياسة العامة

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

ولما كانت أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي قد أصبحت تشكل التهديد الرئيسي لتطوره الآمن والمنظم؛

ولما كان الطابع المتغير لتهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها تلك التي تشكلها الأجهزة المتفجرة المخبأة والهجمات في المنطقة المفتوحة للجمهور، والتهديدات التي تشكلها الصواريخ أرض-جو بما في ذلك أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانبادز) وغيرها والتهديدات الكيميائية وشن الهجمات باستخدام نظم الطائرات غير المأهولة واستغلال شبكة الشحن الجوي لأغراض إرهابية،

واستخدام الطائرات كسلاح والهجمات الإلكترونية وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، بما فيها بشكل خاص التهديدات من الداخل، التي تؤثر تأثيرا ضارا وخطيرا على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوّض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي؛ ولما كانت جميع أعمال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جريمة خطيرة تخالف القانون الدولي؛

وإذ تُذكّر بأنّ القرارين ٢٧-١٢ و ٢٩-١٦ يظان ساربين؛

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

وتشير إلى القرار ٤٠-١٢ بشأن إعلان أمن الطيران؛

وتشير إلى البيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات المشتركة بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تعزيز أمن الشحن الجوي والتسهيلات التي عقدت في سنغافورة في يوليو ٢٠١٢، وفي المنامة بالبحرين في أبريل ٢٠١٤، وفي كوالالمبور بماليزيا في يوليو ٢٠١٦؛

وتضع في اعتبارها قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ (٢٠١٤) ورقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦) ورقم ٢٣٤١ (٢٠١٣) ورقم ٢٣٩٥ (٢٠١٧) ورقم ٢٣٩٦ (٢٠١٧) ورقم ٢٤٨٢ (٢٠١٩) ورقم ٢٦١٧ (٢٠٢١) فيما يتعلق بالأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية؛

وتضع في اعتبارها استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب (٢٠٠٦) كأداة عالمية لتعزيز الجهود الوطنية والإقليمية والدولية لمكافحة الإرهاب؛

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

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

وتسلّم بالجهود المتزايدة التي يتعين أن تبذلها الدول الأعضاء لتحقيق الأهداف العالمية الطموحة للخطة العالمية لأمن الطيران الموضوعة لعامي ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠، بالدعم الجماعي للدول الأعضاء الأخرى والإيكاو والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

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

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

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

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

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

وتسلم بأن القيود وتدابير الصحة العامة التي فرضتها جائحة فيروس كورونا كان لها تأثير خطير على صناعة الطيران وأنه يجب أن تراعي الإيكاو والدول الأعضاء هذا التأثير عند اتخاذ قرارات بشأن سياسات وتدابير أمن الطيران؛

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

٢- تلاحظ بشعور من المقت جميع أفعال ومحاولات أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف إلى تدمير الطائرات المدنية في أثناء الطيران والمطارات المدنية من خلال تهديدات الصواريخ أرض-جو، والهجمات باستخدام الطائرات الغير مأهولة وغيرها من الهجمات التي تُشن عن بُعد، واستغلال الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض؛

٣- تؤكد مجدداً أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة أمن الطيران باعتباره أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة له؛

٤- تناشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية على النحو المطلوب والموصى به في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاينة المرتكبين والمخططين والراعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال؛

٥- تؤكد مجدداً مسؤولية الإيكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمسائل التي قد تنشأ بين الدول الأعضاء في الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛

٦- تكلف المجلس بمواصلة عمله كأولوية عاجلة بالعلاقة إلى إجراءات منع أفعال التدخل غير المشروع، وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة؛

- ٧- **تدعو** الإيكاو والدول الاعضاء فيها إلى تنفيذ قرارات مجلس الأمن للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ ورقم ٢٣٠٩ ورقم ٢٣٤١ ورقم ٢٣٩٥ ورقم ٢٣٩٦ ورقم ٢٤٨٢ وفقاً لكفاءات كل منها والعمل بشكل جماعي على إبراز الدور القيادي الذي تقوم به الإيكاو على المستوى العالمي فيما يخص حماية الطيران المدني الدولي ضد أفعال التدخل غير المشروع؛
- ٨- **تُقَرَّر** بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران وتطلب إلى الأمين العام إعلاء شأن أمن الطيران داخل الإيكاو ومكاتبها الإقليمية وضمن الاستدامة طويلة الأجل لبرنامج أمن الطيران في المنظمة، في سياق ميزانية البرنامج العادي؛
- ٩- **تحت** جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران من خلال التبرعات في شكل موارد بشرية ومالية تتجاوز تلك المُدرّجة في الميزانية في إطار البرنامج العادي؛
- ١٠- **تكلف** المجلس بضمن قيام فريق خبراء أمن الطيران باستعراض للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASeP) بصفة منتظمة لكي تظل مجدية، وأن تعالج أولوياتها التهديدات الحالية والناشئة وتستمر كأداة مفيدة لدعم جهود الدول الأعضاء لتحقيق التنفيذ الكامل للملحق السابع عشر — "أمن الطيران"؛
- ١١- **تكلف** المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران بما في ذلك التغييرات التي حدثت في صناعة الطيران نتيجة لجائحة فيروس كورونا عند إدخال تنقيحات على الخطة بما يضمن احتواءها على الغايات والأهداف الواضحة والجماعية لأمن الطيران، إلى جانب آلية لرصد التقدم باستخدام الإجراءات والأدوات القائمة لمساعدة الإيكاو والدول الأعضاء والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛
- ١٢- **توجّه** الأمين العام إلى مواصلة استعراض وتحسين خطط الإيكاو وبرامجها المُتعلّقة بأمن الطيران بشكل شامل، وذلك باستخدام آليات تشاورية مع الدول الأعضاء وأوساط الصناعة، وذلك لضمان أن هذه الخطط والبرامج لا تزال تقي بالغرض المقصود منها وقابلة للتكيف مع التحديات الجديدة والناشئة في مجال أمن الطيران، مع النظر في نهج مبتكرة لمواصلة تحسين فعاليتها أو تعزيزها. وينبغي إفادة المجلس بانتظام بنتائج هذه الاستعراضات، بما في ذلك أي توصيات تصدر عنها.
- ١٣- **تحت** جميع الدول الأعضاء على اتخاذ المشاركة بفعالية في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق مقاصد وأهداف وغايات وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران على المستويين الوطني والإقليمي، مع مراعاة الأهداف العالمية الطموحة للخطة العالمية للسلامة الجوية المحددة لعامي ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠؛
- ١٤- **تحت** جميع الدول الأعضاء والصناعة والجهات المعنية الأخرى على مواصلة اتخاذ إجراءات عملية لتعزيز ثقافة الأمن في مجال الطيران من أجل العمل على تنفيذ التدابير الأمنية بشكل فعال وتعزيز الوعي الأمني والسلوك الأمني الأمثل من جانب جميع الهيئات والأفراد.

## المرفق (ب)

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

أ) موثيق قانون الجو الدولية

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

#### ب) إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

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

#### فإن الجمعية العمومية:

<sup>١</sup> ويمكن الاطلاع على قوائم الدول الأطراف في موثيق أمن الطيران القانونية على موقع الإيكاو [www.icao.int](http://www.icao.int) تحت عنوان:

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

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

### المرفق (ج)

#### تنفيذ تدابير الأمن الفنية

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

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

**ولما كانت** التهديدات لنظم الشحن الجوي والبريد ككل تتطلب نهجا عالميا في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التعاون المستمر مع المنظمات الدولية المعنية مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد البريد العالمي والمنظمة البحرية الدولية؛

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

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

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

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

**ولما كانت** جائحة فيروس كورونا قد تكون قد تطلبت التصريح باعتماد إجراءات مؤقتة لتخفيف بعض الشروط الأمنية حسب الحالة.

وإذ تدرك أهمية التقييم الدقيق ومعالجة المخاطر المرتبطة باستئناف عمليات الطيران، مع إيلاء اهتمام خاص للمخاطر الناجمة عن تأثير الجائحة على الموظفين؛

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

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

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

### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

٤- تحث الدول الأعضاء على أن تتخذ بالكامل وبشكل مستدام أحكام الملحق السابع عشر — "الأمن" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" من أجل تعزيز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تسد أي فجوات أو تصحح أي أوجه قصور على وجه السرعة وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو (Doc 8973 - مقيد التوزيع) والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني المقيد الدخول؛

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

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

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

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

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

١٠- تحث الدول الأعضاء على الحفاظ على قوى عاملة كفوءة ومتحمسة ومدربة تدريباً جيداً واتخاذ الإجراءات لضمان وصون كفاءات الموظفين التي كانت موجودة قبل جائحة فيروس كورونا؛

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

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

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

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

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

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

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

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

٢) تنفيذ قواعد الأمن القوية بشكل فعال ومستدام؛

٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة الإمداد في أمن الشحن الجوي والبريد، إذا كان ذلك مناسباً؛

٤) إنشاء وتعزيز الإشراف ومراقبة الجودة على أمن الشحن الجوي والبريد؛

- ٥) الاشتراك في جهود تعاونية ثنائية ومتعددة الأطراف لتنسيق التدابير الرامية إلى تعزيز وانسجام أمن الشحن الجوي والبريد وتأمين سلسلة الإمداد العالمية الشحن الجوي؛
- ٦) المشاركة في أفضل الممارسات والدروس المكتسبة من الدول الأعضاء الأخرى لتعزيز المستوى الشامل لأمن الشحن الجوي والبريد؛
- ٧) تعزيز المبادرات لتكثيف بناء القدرات والابتكار في أمن الشحن الجوي والبريد؛
- و) إيلاء الاهتمام لسوء الاستخدام المحتمل لنظم الطائرات غير المأهولة وتطبيق التدابير الأمنية لمنع استخدامها في أفعال التدخل غير المشروع؛
- ز) ضمان إجراء عمليات تقييم التهديدات والمخاطر الأمنية التي يواجهها الطيران المدني ضمن أراضيها ومجالها الجوي باستمرار، واستخدام عمليات التقييم هذه للاستفادة منها على النحو المناسب في إعداد التدابير المضادة وتعديل سياسات أمن الطيران، تقديم المعلومات إلى الجهات المعنية في الوقت المناسب بشأن جميع المخاطر المحتملة بالنسبة إلى الطيران المدني.
- ح) معالجة مخاطر الهجمات في المناطق المفتوحة للجمهور، بما في ذلك مباني محطات الركاب، من خلال العمل مع جميع الجهات المعنية من أجل:
- ١) الحفاظ على توازن مناسب بين احتياجات التدابير الأمنية الفعالة والمستدامة وتسهيلات الركاب؛
- ٢) تنفيذ مجموعة من التدابير المرنة والعملية، القائمة على المخاطر، مع تحديد المسؤوليات بشكل واضح بين الجهات الفاعلة ذات الصلة؛
- ٣) تقادي قدر الإمكان إحداث مواطن ضعف تشكلها مناطق تجمع جمهور داخل المحطة أو في محيطها؛
- ٤) ترسيخ ثقافة تقوم على اليقظة المستمرة والردع والوقاية والاستجابة والقدرة على الصمود بشكل منسق في مواجهة التهديدات المتطورة؛
- ط) ضمان حماية الطيران المدني ضد الهجمات والتهديدات الإلكترونية؛
- ي) معالجة الخطر الذي تشكله الجهات من الداخل من خلال استغلال الموظفين وامتيازات حق الوصول إلى المناطق المأمونة والمعلومات الأمنية الحساسة، مع مراعاة تأثير جائحة فيروس كورونا واحتمال أن تكون الجائحة قد أدت إلى تفاقم نقاط ضعف داخلية أو تسببت في ظهور نقاط ضعف داخلية جديدة.
- ١٣- **تناشد** الدول الأعضاء، مع احترام سيادتها، أن تقلل من حدوث اضطراب في السفر الجوي بسبب الخلط أو التفسير غير المتسق للقواعد القياسية، وذلك من خلال إقامة التعاون وتنسيق التدابير المتخذة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات على نحو يتسم بالاتساق والكفاءة والفعالية، ومن خلال تقديم المعلومات جيدة التوقيت والمتاحة بسهولة لجمهور المسافرين؛
- ١٤- **تناشد** الدول الأعضاء أن تقوم، عند طلبها من دولة أخرى تطبيق تدابير أمنية لحماية طائرة تحلق فوق أراضيها، أن تراعي مراعاة تامة تدابير الأمن المطبقة بالفعل في الدول المطلوب منها الحماية؛ وأن تقوم، عند الاقتضاء، بالاعتراف بتلك التدابير كتدابير مساوية للحد من الازدواجية؛

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

- (أ) أن يتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والملحق التاسع — "التسهيلات" متوافقة ومكاملة لبعضها البعض؛
- (ب) أن يستمر في تعزيز عمليات ومفاهيم الأمن الفعالة والابتكارية، من خلال من خلال زيادة الوعي بفعاليات أمن الطيران الإقليمية ودون الإقليمية بناء على طلب الدول الأعضاء المعنية، بما في ذلك التعاون مع أصحاب المصلحة في الصناعة والشركات المصنعة للمعدات لتطوير الجيل القادم من عمليات الكشف الأمني للركاب والبضائع؛
- (ج) أن يواصل دعم عمل فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة القائمة على الأدلة والمخاطر؛
- (د) أن يعزز تطوير عمليات الاعتراف المتبادل بغرض مساعدة الدول الأعضاء على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن في موقع واحد، التي تعترف بتبادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، وذلك وفقاً للشروط المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال ومستمر للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها؛
- (هـ) أن يواصل معالجة التهديدات والأخطار، بما في ذلك التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني والأخطار التي تتعرض لها المناطق المتاحة للركاب في المطارات وأمن إدارة الحركة الجوية، بالتشاور مع فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء الأمن الإلكتروني؛

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

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

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

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

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

## المرفق (د)

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

لما كان برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية ٤٠-١١؛

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

وتسلم بأن تأثير جائحة فيروس كورونا والقيود المفروضة على الموارد قد حدثت من وتيرة إجراء عمليات التدقيق؛

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

٤- تطلب إلى المجلس أن يضمن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وتزويده بالموارد الكافية والإشراف على أنشطته لدى رصده قدرة الدول الأعضاء على وضع أنظمة مستدامة لأمن الطيران والحفاظ عليها، وفقاً للقواعد القياسية للإيكاو المتعلقة بالأمن وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية لكي تعالج في الوقت المناسب أوجه القصور التي يجري تحديدها أثناء عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

٥- تحيط علماً بما اضطلعت به الأمانة العامة للإيكاو من عمل، بالتشاور مع الدول الأعضاء، من أجل استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وتحت الأمانة العامة على مواصلة تحسين فعالية البرنامج، بالتشاور مع "مجموعة الدراسة المعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" التابعة للأمانة العامة؛

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

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

- أ) توقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- ب) إعداد جميع الوثائق المطلوبة وتقديمها إلى الإيكاو حسب الجداول الزمنية المقررة قبل أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في المواعيد التي تحددها الإيكاو؛
- ج) تسهيل عمل أفرقة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أثناء الاضطلاع بأنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

د) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة لسد الثغرات المكتشفة من خلال أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقا لنهج الرصد المستمر؛

هـ) تنفيذ التدابير التصحيحية في الأجل الزمنية المتفق عليها بين الدول الأعضاء والإيكاو.

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

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

### المرفق (هـ)

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

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

١- **توجّه** الأمين العام إلى تعزيز الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء وغيرها من هيئات الطيران في جميع أنحاء العالم لتقديم المساعدة الفنية الفعالة ودعم الدول الأعضاء من خلال تشجيع الأنشطة المنسقة والموجهة وذات الأولوية لبناء القدرات في مجال أمن الطيران الدولي؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء على أن تسهم طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الإيكاو لتعزيز أمن الطيران؛

٣- **توجّه** الأمين العام إلى التأكد من أن المساهمات المتلقاة من أجل أنشطة دعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران قد تم تخصيصها بالكامل لتلك الأنشطة دون غيرها؛

٤- **تحث** الدول الأعضاء القادرة على تقديم المساعدة في تنفيذ الأنشطة الفعالة والموجهة لبناء القدرات في مجال أمن الطيران. وينبغي أن تشمل هذه الأنشطة، والتدريب، والمساعدة الفنية ودعم التنفيذ والتنمية ونقل التكنولوجيا، وتوفير الموارد الضرورية الأخرى، حيثما كانت هناك حاجة إلى ذلك من أجل تمكين جميع الدول من تنفيذ نظام أمن طيران فعال ومُحسّن؛

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

- ٦- تدعو الدول الأعضاء إلى أن تنتظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛
- ٧- تحث الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة لديها وأنشطتها من أجل تعزيز كفاءة وفعالية استخدام الموارد؛
- ٨- توجّه الأمين العام إلى تسهيل تنسيق برامج وأنشطة المساعدة بقدر المستطاع بما في ذلك من خلال جمع أي معلومات متاحة عن هذه المبادرات؛
- ٩- توجّه الأمين العام إلى أن يرصد ويقيم نوعية وفعالية مشاريع الإيكاو للمساعدة وتقدم التقارير الدورية بشأن استخدام الموارد المالية والعينية وبشأن الآثار المقاسة لهذه المساهمات؛
- ١٠- تحث الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدتها كل طرف؛
- ١١- تطلب من الأمين العام تحديث وتحسين برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، ومجموعات المواد التدريبية في مجال أمن الطيران، وحلقات عمل أمن الطيران، وتشجيع الوسائل الأخرى في التدريب على أمن الطيران كالتعلم بالوسائل الإلكترونية والتعلم الممزوج؛
- ١٢- تحث الدول الأعضاء على المساهمة في أنشطة برنامج الإيكاو للتدريب في مجال أمن الطيران؛
- ١٣- تطلب من الأمين العام الإشراف على إعادة تقييم شبكة الإيكاو لمراكز التدريب على أمن الطيران وتطويرها وتعزيزها ودعمها وصونها للتأكد من الوفاء بمتطلبات التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٤- تحث الدول الأعضاء على استخدام مراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب على أمن الطيران؛

## المرفق (و)

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

لما كان التعاون المتعدد الأطراف والثنائي بين الدول الأعضاء يمكن أن يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول الأعضاء المنصوص عليها في مواثيق قانون الجو بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية المعتمدة من المجلس بشأن أمن الطيران؛

ولما كانت اتفاقات الخدمات الجوية متعددة الأطراف والثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو؛

ولما كانت أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقات متعددة الأطراف والثنائية بشأن الخدمات الجوية؛

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدرك أن النجاح في إزالة الأخطار التي تهدد الطيران المدني لن يتسنى إلا من خلال تضافر جهود جميع المعنيين ومن خلال إقامة علاقات عمل وثيقة بين الهيئات الوطنية ومنظمي أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء؛
- ٢- تحث جميع الدول الأعضاء على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠؛
- ٣- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تعتمد المبادئ الرئيسية التالية باعتبارها أساسا للتعاون الدولي لأمن الطيران، ولضمان التعاون الفعال في مجال أمن الطيران بين الدول الأعضاء والإيكاو وغيرها من المنظمات الدولية الأخرى:
  - أ) احترام روح التعاون المعرّفة في الاتفاقات الثنائية و/أو متعددة الأطراف للخدمات الجوية؛
  - ب) الاعتراف بتدابير الأمن المكافئة؛
  - ج) التركيز على نتائج الأمن؛
- ٤- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تشترك في شبكة ضباط الاتصال لشؤون أمن الطيران التي أنشأتها الإيكاو - إن لم تكن قد اشتركت فيها - والتي أنشئت للإبلاغ عن الأخطار المحدقة بعمليات النقل الجوي المدني بهدف توفير شبكة دولية لاتصالات أمن الطيران في داخل كل دولة، وأن تعزز من الاتساق والتعاون فيما بينها لضمان تبادل أفضل الممارسات من خلال وسائل AVSECPaedia.
- ٥- تحث الإيكاو على تعزيز المبادرات التي تُمكن من إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول الأعضاء؛
- ٦- **تطلب** أن تواصل الإيكاو العمل على ما يلي:
  - أ) تشجيع الدول الأعضاء على الإبلاغ عن تجربتها بصدد التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي؛
  - ب) تحليل الظروف والاتجاهات المتباينة في منع التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم؛
  - ج) إعداد توصيات لتعزيز التدابير الرامية إلى منع أفعال التدخل غير المشروع هذه؛
- ٧- **تطلب** من المجلس العمل على وجهي الاستعجال والسرعة اللازمين لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني والتخفيف من حدة أي اضطراب في السفر الجوي نتيجة للخلط أو التنفيذ أو التفسير غير المتسق للإجراءات الضرورية، وذلك بتسهيل الاستجابة المشتركة والمتسقة من الدول الأعضاء، والتشجيع على قيام الدول الأعضاء بإعلام جمهور المسافرين بشكل واضح بتلك الأمور.

## المرفق (ز)

### التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA)، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنتربول)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTED)، ومكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT)، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، والاتحاد البريدي العالمي (UPU)، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، والاتحاد الأفريقي (AU)، والاتحاد الأوروبي (EU)، والمنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الجو والفضاء (ICCAIA)، واتحاد الأكسبريس العالمي (GEA)، والاتحاد الدولي لرابطات نقل البضائع (FIATA)، والاتحاد الدولي للشحن الجوي (TIACA)، وغير ذلك من الجهات المعنية إلى مواصلة التعاون مع الإيكاو إلى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛

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

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

### الأمن الإلكتروني في مجال الطيران

١٤-٥٦ قدم المجلس، في الورقة WP/22، مستجدات الوضع المتعلق بعمل الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران خلال فترة الثلاث سنوات الماضية، واقترح أن تعتمد الجمعية العمومية قراراً منقحاً ليحل محل القرار ٤٠-١٠ - "معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني".

٥٧-١٤ وحيث إن الإيكاو هي المنتدى المناسب لمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بطريقة عالمية ومنسقة وشاملة على النطاق القطاعي. وفي هذا الصدد، فقد لاحظت اللجنة بعين الرضا تطوّر عمل الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران خلال فترة الثلاث سنوات الماضية، وأثنت على الإيكاو وعلى أفرقة خبرائها لما قاموا به من عمل. ورحبت اللجنة، على وجه الخصوص، باعتماد وتنفيذ هيكل حوكمة داخلي معزز خاص بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران في الإيكاو، فضلا عن التطوير المستمر للسياسات والأحكام والتوجيهات وبناء القدرات ومبادرات إنكاء الوعي فيما يتعلّق بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وعلاوة على ذلك، وافقت اللجنة على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار ٢/١٤ ليحل محل القرار ١٠-٤٠ - "معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني".

٥٨-١٤ وسلّمت اللجنة بأهمية وضع إرشادات لتقييم المخاطر الإلكترونية، فضلا عن التعزيز المستمر لإطار الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وتنفيذ ثقافة الأمن الإلكتروني، ووضع مبادرات لبناء القدرات، وإجراء تمارين في مجال الأمن الإلكتروني على النحو المبين في الورقة WP/74. وأحاطت اللجنة علما كذلك بالعمل الذي قامت به الإيكاو لوضع تحليل للثغرات من خلال استعراض شامل لستة عشر ملحقا من ملاحق اتفاقية شيكاغو من أجل تحديد الثغرات المحتملة في القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو التي تدعم تعزيز حماية قطاع الطيران المدني وقدرته على الصمود في وجه المخاطر الإلكترونية. وفي هذا الصدد، أوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو المقترحات الواردة في الورقة WP/74 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها.

٥٩-١٤ وأقرّت اللجنة بأهمية وضع مبادرات لبناء القدرات وإدراج الأمن الإلكتروني في مجال الطيران في استراتيجيات الموارد البشرية للمنظمات لتعزيز كفاءة موظفي الطيران فيما يتعلّق بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وذلك على النحو المبين في الورقة WP/151. كما سلّمت بضرورة توفير الدعم والتوجيه في مجال بناء القدرات للدول الصغيرة على النحو المبين في الورقة WP/158 ضمنا لاتباع نهج شامل ومتسق عالميا إزاء الأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وفي هذا الصدد، أوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو المقترحات الواردة في الورقتين WP/151 و WP/158 إلى خبراء الإيكاو المعنيين للنظر فيها.

٦٠-١٤ وأقرّت اللجنة بضرورة أن تعتمد الدول ثقافة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني وتقوم بتنفيذها، وذلك على النحو المبين في الورقة WP/231. وبناءً على ذلك، فقد أوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو المقترحات الواردة في الورقة WP/231 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيه، وبأن تشجع الجمعية العمومية الدول على الاستفادة من إرشادات الإيكاو بشأن "ثقافة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني" لدعم جهودها الرامية إلى تنفيذ ثقافة فعّالة وراسخة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

٦١-١٤ وناقشت اللجنة الاقتراح الوارد في الورقة WP/241 المتعلّق بالتوصية الموجهة إلى الدول باستخدام مبدأ الثقة الصفرية في نُظُم إدارة أمن المعلومات لديها، وبأن تطلب إلى فريق خبراء الأمن الإلكتروني أن يضع إرشادات فنية بشأن استخدام هذا المبدأ في نُظُم إدارة أمن المعلومات. وفي هذا الصدد، سلّمت اللجنة بفوائد مبادئ الثقة الصفرية. ولاحظت اللجنة كذلك أن فريق خبراء الأمن الإلكتروني ينظر في وضع إرشادات بشأن تقييم المخاطر الإلكترونية وإدارتها تشمل إرشادات بشأن استخدام تقنيات ومبادئ مختلفة لدعم الحماية الإلكترونية والتحصين الإلكتروني للطيران المدني. وبناءً على ذلك، فقد أوصت اللجنة بأن يحيل المجلس المقترحات الواردة في الورقة WP/241 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها.

٦٢-١٤ وناقشت اللجنة المقترحات الواردة في الورقة WP/281 المتعلّقة بضمان وجود هيكل حوكمة سليم للأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وفي هذا الصدد، اتفقت اللجنة على ضرورة قيام الدول بوضع هيكل حوكمة ملائم من أجل تنسيق المهام

التنظيمية والرقابية المتعلّقة بالأمن الإلكتروني للطيران عبر مختلف مجالات الطيران، وضمان تنسيق الموضوع مع الوكالات من داخل قطاع الطيران وخارجه وأصحاب المصلحة على الصعيد الوطني. بيد أنه بالنظر إلى تباين هياكل الحوكمة فيما بين الدول لتنظيم ومراقبة سلامة الطيران وأمنه وكفاءته وأمنه الإلكتروني، فقد سلّمت اللجنة بضرورة إعطاء الدول المرونة لتحديد سلطة وطنية مناسبة لتكون مسؤولة عن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران. كما أوصت اللجنة بأن يحيل المجلس المقترحات الواردة في الورقة WP/281 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها.

٦٣-١٤ وناقشت اللجنة الاقتراح الداعي إلى مطالبة فريق خبراء الأمن الإلكتروني بوضع مبادرات لبناء القدرات وثقافة الأمن الإلكتروني تستهدف موظفي خدمات الملاحة الجوية أثناء الأزمات، وذلك على النحو المبين في الورقة WP/374. وأقرت اللجنة بأهمية التطوير المستمر لمبادرات بناء القدرات وثقافة الأمن الإلكتروني في جميع مجالات الطيران المدني، بما في ذلك خدمات الملاحة الجوية. وقد سلّمت اللجنة أيضاً بأنه ينبغي الاضطلاع بمبادرات بناء القدرات وأنشطة تعزيز ثقافة الأمن الإلكتروني بشكل مستمر بغض النظر عن الأزمات. وبناء على ذلك، فقد شجعت اللجنة الإيكاو على مواصلة قيامها بتطوير مبادراتها لبناء القدرات وثقافة الأمن الإلكتروني لدعم الدول وأصحاب المصلحة في معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وأوصت بأن يحيل المجلس المقترحات الواردة في الورقة WP/374 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها..

٦٤-١٤ وناقشت اللجنة الاقتراح الداعي إلى مطالبة الإيكاو بوضع مجموعة من أدوات التنفيذ بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران على النحو المبين في الورقة WP/416. ولاحظت اللجنة كذلك التحديات المتصلة بتطوير عنصر المساعدة في مثل مجموعة أدوات التنفيذ هذه، حيث سيكون من الصعب وضع مجموعة أدوات مساعدة عامة للدول نظراً لاختلاف هياكل الحوكمة فيما بين الدول فيما يتعلّق بالطيران والأمن الإلكتروني من حيث المسؤوليات والتسلسل الإداري الرسمي. وعلى هذا النحو، فقد أوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو المقترحات الواردة في الورقة WP/416 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة من أجل إمكانية النظر فيها وتوجيهها بشأن تطوير مثل مجموعة أدوات التنفيذ هذه.

٦٥-١٤ وأحاطت اللجنة علماً بالورقة WP/64، وأقرت بضرورة تنسيق عمل الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بين مختلف أفرقة الخبراء، وهي مهمة يتوقع أن يضطلع بها هيكل الحوكمة الجديد الذي وافق عليه مجلس الإيكاو، لا سيما اللجنة الخاصة لتنسيق الأمن الإلكتروني. وأوصت اللجنة أيضاً بأن يحيل المجلس المقترحات الواردة في الورقة WP/64 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها.

#### القرار ٢/١٤: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

لما كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والتكامل وتشتمل على نظم حيوية للغاية لسلامة وأمن عمليات الطيران المدني وإذ تلاحظ أنّ قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفّر المعلومات والبيانات والنظم، مع الحفاظ على موثوقيتها وسريتها؛ وتُدرك أنّ التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني تتطور بشكل سريع ومستمر، وأنّ الطيران المدني لا يزال هدفاً جذاباً لمرتكبي الجرائم في المجال الإلكتروني على غرار ما هو الحال في العالم الحقيقي، وأنّ التهديدات الإلكترونية يُمكن أن تتطور لكي تتال من منظومات الطيران المدني الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

وتقرّ بأنّ الهجمات الإلكترونية التي تؤثر في سلامة الطيران المدني ليست جميعها غير مشروعة و/أو متعمدة؛

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

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

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

وإذ تُعيد التأكيد على الأهمية والطابع المُلح لمعالجة الأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية فيما يتعلق بالنظم والبيانات والمعلومات الهامة في مجال الطيران المدني من التهديدات والأخطار الإلكترونية، بما في ذلك واجهة التفاعل المشترك بين منظمتي الطيران المدني والعسكري؛

وإذ تُرعى ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعال ومنسق وعالمي من أجل معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ودعم الأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية لمنظومة الطيران العالمية ضد الهجمات الإلكترونية التي قد تقوض سلامة و/أو أمن الطيران المدني؛

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

وإذ تُقر بأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمي والإقليمي والوطني من أجل وضمان الاتساق والقابلية للتشغيل البيني الكامل لتدابير الحماية ونُظم إدارة المخاطر؛

وإذ تُقر بأهمية وضع نُظم إدارة ومساءلة وطنية واضحة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، بما في ذلك تعيين سلطة وطنية مختصة تكون مسؤولة عن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بالتنسيق مع السلطات والوكالات الوطنية المعنية،

وتُقدر قيمة المبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال والمصممة للتصدي للمسائل الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشمولية.

فإن الجمعية العمومية تُقر ما يلي:

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

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

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

(ب) تعيين سلطة مخولة لإدارة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وتحديد معالم التفاعل بين هذه السلطة والوكالات الوطنية المعنية؛

- (ج) تحديد مسؤوليات الوكالات الوطنية والجهات المعنية بقطاع الطيران فيما يتصل بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛
- (د) إعداد إطار عام قوي لإدارة مخاطر الأمن الإلكتروني يستند إلى الممارسات المتبعة لإدارة مخاطر السلامة والأمن، واعتماد نهج قائم على تحليل المخاطر لحماية النظم والمعلومات والبيانات الهامة في مجال الطيران المدني من التهديدات الإلكترونية؛
- (هـ) رسم السياسات وإعداد الأدوات وتخصيص الموارد من أجل نُظُم الطيران الهامة لضمان تأمين هياكل هذه النظم من حيث التصميم وحمايتها وتحسينها، وأن تكون البيانات مؤمنة ومتاحة أثناء تخزينها وأثناء نقلها، وتنفيذ أساليب رصد النظم واكتشاف الهجمات الإلكترونية والإبلاغ عنها، ووضع وممارسة خطط التعافي من الهجمات الإلكترونية وإجراء استعراض تحليلي للهجمات الإلكترونية؛
- (و) تشجيع التنسيق بين الحكومات وقطاع الطيران فيما يتعلق باستراتيجيات الأمن الإلكتروني للطيران والسياسات والخطط في هذا الشأن، فضلاً عن تبادل المعلومات للمساعدة على تحديد أوجه الضعف الأساسية التي يتعيّن معالجتها؛
- (ز) تشجيع التعاون المدني والعسكري فيما يتعلق باكتشاف وحماية ورصد نقاط الضعف المشتركة وتدقيق البيانات على مستوى واجهات التفاعل بين منظومتي الطيران المدني والعسكري، والتعاون في سبيل التصدي للتهديدات الإلكترونية المشتركة والتعافي من الهجمات الإلكترونية؛
- (ح) استحداث شراكات وآليات بين الحكومات وقطاع الطيران والمشاركة فيها على الصعيد الوطني والدولي، من أجل تبادل المعلومات بصورة منتظمة بشأن التهديدات والأحداث والاتجاهات الإلكترونية وجهود التخفيف من حدتها؛
- (ط) تشجيع تصميم وتعميم ثقافة قوية في مجال الأمن الإلكتروني وعبر قطاع الطيران المدني؛
- (ي) تشجيع الدول على مواصلة المساهمة في الإيكاو فيما يتعلق بوضع القواعد القياسية والاستراتيجيات وأفضل الممارسات الدولية من أجل دعم النهوض بالأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية في مجال الطيران؛
- (ك) مواصلة التعاون في وضع إطار عام للأمن الإلكتروني في الإيكاو وفقاً لنهج شاملٍ وجامعٍ وعملي يتضمّن السلامة الجوية وأمن الطيران والتسهيلات والملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وإدارة الحركة الجوية وعمليات الطائرات وصلاحيّة الطائرات للطيران وغيرها من التخصصات اللازمة.

### ٣- تكليف الإيكاو بالقيام بما يلي:

- (أ) مواصلة التشجيع على اعتماد "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين)؛ والتصديق عليهما على المستوى العالمي؛
- (ب) مواصلة التأكد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية بشكل شامل من خلال آلية جديدة لدى الإيكاو من أجل معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

-----

## البند ١٥ من جدول الأعمال: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر

١-١٥ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثامنة، في موضوع برنامجي التدقيق - نهج الرصد المستمر وتنفيذهما وآخر المستجدات بشأنهما وتطويرهما، مستندة في ذلك إلى تقرير المجلس بشأن تنفيذ برنامجي التدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA) (A41-WP/7) وتقرير عن تطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA) واستعراض ما بعد التنفيذ (A41-WP/27). وبالإضافة إلى ذلك، قَدّمت الدول والمنظمات الدولية ١٠ ورقات أخرى وهي: WPs/379 و202 و59 و309 و457 و386 و558 و598 و488 و212.

### المناقشة

#### تنفيذ برنامجي الإيكاو للتدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA)

٢-١٥ خلال المناقشات التي دارت بشأن ورقة العمل WP/7، أعربت الدول عن دعمها القوي لعمل برنامجي التدقيق كليهما، وللاتزام كذلك بالتحسين المستمر من خلال مختلف الآليات المنشأة، بما في ذلك مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA). كما شكرت اللجنة جميع الدول لدعمها لبرنامجي التدقيق من خلال إعاره الخبراء وغير ذلك من المساهمات الطوعية.

٣-١٥ وأعربت اللجنة عن تقديرها للإيكاو وللدول الأعضاء لجهودها المبذولة وللتنفيذ الناجح للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP CMA)، لا سيما بالنظر إلى التحديات الناشئة خلال جائحة فيروس كورونا. وأحاطت اللجنة علماً بالتقرير المُقدّم بشأن التقدّم المُحرز ورُحبت بجهود تنسيق التنفيذ وبأنشطة برنامجي الإيكاو للتدقيق. كما لاحظت اللجنة ضرورة مواصلة بذل الجهود الرامية إلى تحسين البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، لا سيما فيما يتعلّق بالتعديلات المقبلة لأسئلة البروتوكول. وحثّت اللجنة الإيكاو على تحديد أولويات الموارد المُخصّصة لبرنامجي التدقيق حسب الاقتضاء، ودعت الدول الأعضاء إلى مواصلة مشاركتها الكاملة في برنامجي المنظمة هذين مع تشجيعها في الوقت ذاته على مواصلة دعم هذين البرنامجين بالمساهمات الطوعية.

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

٤-١٥ أقرّت اللجنة بفعالية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر وأهمّيته وقدرته على الصمود، وبالتحسينات التي أفرزها في مجال السلامة على الصعيد العالمي، وبخطة التطوير وفق محاور العمل الأربعة على النحو الوارد في الورقة WP/27. وقد رُحبت اللجنة بالعمل المُخطّط له ضمن مسار التحسينات التنظيمية، بما في ذلك استعراض وثائق السياسات وتحديثها، مثل الوثيقة DOC 9735 - "دليل الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"، بالإضافة إلى تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (GEUSR) التي من شأنها أن تستلزم إجراء استعراض لمستوى الفاعلية. وعلاوة على ذلك، فقد وافقت اللجنة على إطلاق مساري عمل لتنفيذ التوصيات المُعتمّدة الصادرة عن المجموعة الاستشارية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-AG) والتوصيات المُعتمّدة في هذا الشأن الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا، وأخيراً، أقرّت اللجنة بالعمل المُضطلع به مع برنامج الأغذية العالمي في إطار مذكرة تفاهم مُخصّصة.

٥-١٥ وأشارت الورقة WP/379 التي قدّمتها الكامبيرون والورقة WP/202 التي قدّمتها إندونيسيا، إلى ضرورة قيام الإيكاو بتقييم خطط الإجراءات التصحيحية المُقدّمة عبر الموقع الإلكتروني خلال فترة زمنيّة معيّنة. وأحاطت اللجنة علماً بأن بعض الدول يجد شيئاً من عدم اليقين فيما يخص تنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية المُقدّمة إلى الإيكاو نظراً إلى تأخر الإيكاو في استعراض الخطط والتأكد بقبولها. ووافقت اللجنة على أن تعدّل الإيكاو خطتها التطويرية بحيث تشمل تحسين آليات رصد وتقييم خطط الإجراءات التصحيحية لتحديد الأسباب الجذرية لهذه التأخيرات ولضمان إرسال الرد في الوقت المناسب. وجرّت الإشارة إلى أن هذه المهلة الزمنية للإبلاغ بالقبول سترد في وثائق السياسات بشأن هذه المسألة، على غرار الوثيقة Doc 9735 - دليل الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٦-١٥ وقّمت الباراغواي الورقة WP/59، التي شاركت في تقديمها شيلي وكولومبيا وغيانا وبنما والبيرو وسورينام والأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، والتي عرضت تجربتها بشأن التأثير على النسب المئوية للتنفيذ الفعال جراء استخدام أسئلة البروتوكول المنقحة و/أو المُحدّثة في الدول التي خضعت بالفعل لتدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) قبل تنقيح أسئلة البروتوكول. وأشارت اللجنة إلى أن تعديل أسئلة البروتوكول قد يكون له أثر على النسب المئوية للتنفيذ الفعّال بالنسبة لكافة الدول، مثل التعديل الناتج عن تنفيذ توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (GEUSR). كما أوصي أيضاً بأن يُطبّق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) مبادئ التدقيق المطلوبة ويحرص في الوقت نفسه على تتبّع النتائج الحالية لأسئلة البروتوكول المُعدّلة. ووافقت اللجنة على أن تعدّل الإيكاو خطتها التطويرية لتشمل تحليلاً من أجل التعديلات المستقبلية على أسئلة البروتوكول وتطبيقها على أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) ونسب التنفيذ الفعّال لدى الدول في إطار استعراض الفعّالية من جانب مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (GEUSR). وأوصي بتقديم معلومات إضافية إلى الدول لتوضيح التغييرات التي أُدخلت على أسئلة البروتوكول.

٧-١٥ وقّمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني الورقة WP/309، نيابةً عن ٥٤ دولة أفريقية، حيث اقترحت وضع منهجية بديلة تدعم الدول في تلبية جميع متطلبات أسئلة بروتوكول الإيكاو للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG) من دون وجود حادث فعلي. كما جرى تسليط الضوء على التحسينات التي أُدخلت لسدّ القصور في مدققي حوادث ووقائع الطائرات من خلال إعداد هذه المنهجية الجديدة. ووافقت اللجنة على تعديل خطتها التطويرية من أجل النظر في إعداد منهجية بديلة للتدقيق في نظم التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات للدول لتعكس قدرات هذه الدول بشكل أفضل في غياب الحوادث. وقد اتّفق على النظر، في إطار هذه المبادرة، في أحدث التكنولوجيات والابتكارات، مثل استخدام أجهزة المحاكاة.

٨-١٥ وأقرّت اللجنة باهتمام الدول الأفريقية بتطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر من أجل تلبية احتياجاتها بشكل أفضل على النحو المذكور في الورقة WP/457، وأحاطت علماً بأن الإجراءات (أ) و(ب) و(ج) الواردة فيها قد تطرّق إليها مجلس الإيكاو خلال دورته ٢٢٥. وجرى التذكير بأن الإجراءات المقترحة تتماشى مع التوصيات المُعتمدة الصادرة عن المجموعة الاستشارية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-AG)، على النحو المُعدّل من خلال التشاور مع الدول. وبالنسبة إلى الإجراء (د) الوارد في الورقة WP/457، جرت الإشارة إلى أن طلب المعلومات الإلزامية (MIR) لا يُستخدم أبداً فقط نتيجة لمجرّد تأجيل عمليّة تدقيق، وذلك حسب الممارسة المعمول بها حالياً. وبالتالي، أوصت اللجنة الإيكاو بعدم إصدار طلب معلومات إلزامية (MIR) وبالتالي عدم الإعلان عن وجود شاغل بارز في مجال السلامة (SSC) بناء على تأجيل أو إلغاء لنشاط في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٩-١٥ وجرت الإحاطة علماً بورقة المعلومات WP/386 التي قدّمتها باكستان بشأن تحديث نظام الرقابة التنظيمية في باكستان، وورقة المعلومات WP/558 التي قدّمتها سيشيل حول مستوى التقدّم في معالجة الثغرات التي حدّتها الإيكاو أثناء أنشطة مراقبة السلامة، وورقة المعلومات WP/598 التي قدّمتها الاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات (IFALDA) حول أحكام ترحيل الطائرات الواردة في أسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP).

### التطوّرات الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

١٠-١٥ قدّمت جمهورية فنزويلا البوليفارية، بدعم من جمهورية بوليفيا المتعدّدة القوميات وكولومبيا وكوستاريكا وبنما وبيرو وأوروغواي، الورقة WP/488 حيث شدّدت على أهمية تعزيز معرفة مدققي البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) وفهمهم لجوانب الأمن الإلكتروني، من أجل تمكينهم من إجراء عمليات تقييم موضوعية وفنية للقواعد القياسية السارية. كما تضمنت الورقة مرفقاً سلّط الضوء على مجالات المعرفة والخبرة التي قد تُعتبر ضرورية لتقييم الأمن الإلكتروني من قبل فرق التدقيق التابعة للبرنامج العالمي. واقترحت الورقة مواداً تُدرج ضمن المواد الإرشادية أو التدريبية القادمة حول هذا الموضوع. وفي أثناء المناقشات التي دارت جرى التوضيح أن المواد التدريبية التي تقترحها هذه الورقة قد تجاوزت حدود ما يستلزمه إجراء تقييم كامل لدرجة الامتثال للقاعدة القياسية ٤-٩-١ الواردة في الملحق السابع عشر. وعلاوة على ذلك، فقد أوضحت الأمانة العامة أن تدقيق هذه القاعدة القياسية قد ركّز على المسائل التنظيمية والمؤسسية بدلاً من تنفيذ نُظُم الأمن الإلكتروني في حد ذاتها.

١١-١٥ وقدّمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني الورقة WP/212، حيث عرضت التحسينات التي أدخلت على البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) بالتعاون مع مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة حول البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، والتي تشمل نقل المعلومات بشكل آمن. وسلّطت الورقة الضوء على أهمية رصد خطط الإجراءات التصحيحية في الوقت الفعلي ومراقبة عمل خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL). كما دعت الورقة WP/212 إلى مراعاة اللامركزية في قيادة فريق عمليات برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، من خلال إسنادها إلى المكاتب الإقليمية للإيكاو. وأيدت الدول الحاجة إلى أحدث معلومات عن التدقيق، بيد أن بعض أعضاء اللجنة، بدعم من الأمانة، أشاروا إلى أنه من شأن إسناد عمليات التدقيق إلى المكاتب الإقليمية أن يفرز مسائل تتعلّق بتضارب المصالح، بالنظر إلى أن هؤلاء الموظفين مسؤولون أيضاً عن المساعدة. واقترح أن تقوم مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة باستعراض إضفاء الطابع اللامركزي على أنشطة التدقيق وتحديد أولوياتها. ومن شأن القدرة على تحديث خطط الإجراءات التصحيحية عبر الإنترنت أن توفر أيضاً صورة أوضح عن حالة تنفيذ الدول للقواعد القياسية.

١٢-١٥ وأشارت الأمانة العامة إلى أنه قد جرى توظيف قادة فرق إضافيين في مقر الإيكاو من أجل زيادة عدد عمليات التدقيق والاستكمال عمليّات التدقيق المتراكمة بسبب جائحة فيروس كورونا ولضمان التخطيط بوضوح لتعاقب المدققين.

١٣-١٥ وأحاطت اللجنة علماً بالورقتين WP/212 و WP/488، وحثّت الدول الأعضاء على التعاون مع الإيكاو في الإبلاغ عما تحرزه من تقدّم بشأن تنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية، بما في ذلك الإجراءات المُحدّدة ذات الأولوية. ووجّهت اللجنة المجلس إلى مواصلة رصد العمل المُنجز بواسطة خطط الإجراءات التصحيحية من أجل التحسين المستمر للبرنامج العالمي

لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، بما في ذلك الجوانب المتعلقة بعمليات تحديث خطط الإجراءات التصحيحية وتدريب المدققين على البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

-----

## البند رقم ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة – أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي

١-١٦ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الثانية في موضوع حماية البيئة على أساس التقارير المرحلية التي قدمها المجلس عن أعمال المنظمة بشأن الأحكام العامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي (ورقة العمل WP/93) ونظرت في مقترحات المجلس لتحديث قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٧ - "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" (ورقة العمل WP/95). وبالإضافة إلى ذلك، كانت هناك ٣ ورقات عمل مقدمة من الدول والمراقبين وهي: ورقات العمل WP/163 و WP/168 و WP/209.

٢-١٦ في الوثيقة WP/93، التتبع رقم ١، يقدم المجلس معلومات عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية في مجال الطيران المدني والبيئة، بما في ذلك اتجاهات الطيران الحالية والمستقبلية في مجالات ضوضاء الطائرات وانبعثاتها، والتقدم المحرز في إعداد القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) والإرشادات بشأن البيئة، والتطورات ذات الصلة بذلك في هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى.

٣-١٦ وفي ورقة العمل رقم WP/95، اقترح المجلس بعض التتبعات على قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٧، في ضوء التطورات التي حدثت منذ الجمعية العمومية الأخيرة. وتتبع التتبعات المقترحة في قرار الجمعية العمومية بشكل رئيسي من الأعمال التي قامت بها الإيكاو، بالتعاون مع المنظمات الأخرى، ومن نتائج الأنشطة التي تقوم بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP).

٤-١٦ وأقرت اللجنة بالتقدم الكبير الذي أحرزته المنظمة منذ الجمعية العمومية الأخيرة في معالجة تأثير الضوضاء ونوعية الهواء المحلي وانبعثات المناخ العالمي، وطلبت من الإيكاو أن تتابع عن كثب التقنيات المبتكرة ومصادر الطاقة النظيفة للطيران، وأن تعد لتحديث وتطوير ما يلزم من القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات الصادرة عن الإيكاو في مجال البيئة في الوقت المناسب.

٥-١٦ وفي ورقة العمل رقم WP/168، اعترفت الصين والدول الأعضاء البالغ عددها ٥٤ في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ورحبت بمسألة "مستوى الصرامة الثنائي" الجارية لمعالجة القواعد المرتبطة بعمليات الترخيص لأغراض البيئة. كما أعربت الدول عن رأي مفاده أنه من الضروري للجنة حماية البيئة في مجال الطيران الحفاظ على التحاليل المستندة إلى البيانات وتحديثها في عملية إعداد القواعد، وأنه ينبغي زيادة مستوى الشفافية في النموذج المستخدم وقاعدة البيانات اللازمة من أجل تعزيز تحليل البيانات المستمدة من نتائج الاتجاهات البيئية وتحاليل التكاليف والفوائد. كما أوصت هذه الدول بإعطاء الأولوية في أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على طرازات الطائرات الجديدة فقط من أجل تحليل "مستوى الصرامة الثنائي" في قواعد انبعثات ثاني أكسيد الكربون.

٦-١٦ وفيما يتعلق بنشاط لجنة حماية البيئة ومستوى الشفافية فيه، تم توضيح أن النماذج وقواعد البيانات المستخدمة في تحاليل مستوى الصرامة التي تجربها اللجنة مدرجة بشكل عام على الموقع الإلكتروني للإيكاو، وقد تم التحقق من صحتها كلها من قبل لجنة حماية البيئة قبل استخدامها في تحاليل مستوى الصرامة. وفي هذا الصدد، دُعيت الدول الأعضاء إلى المشاركة

بنشاط في أنشطة لجنة حماية البيئة من خلال الانضمام إلى اللجنة كدولة عضو أو دولة مراقبة. وفيما يتعلق بالتحليل الذي التي تقوم لجنة حماية البيئة لإمكانية تطبيق القواعد الخاصة "بالصرامة الثنائية"، تم توضيح أن برنامج عمل اللجنة، كما أقرها مجلس الإيكاو، يتضمن بالفعل وعلى سبيل الأولوية النظر في إمكانية تطبيق مفهوم الصرامة الثنائية على الطرازات الجديدة من الطائرات. ١٦-٧ وأحاطت اللجنة علماً بالدعم المقدم لعمل الإيكاو من خلال لجنة حماية البيئة (CAEP) في مجال حماية البيئة، ولاحظت وجود توافق عام في الآراء بشأن ضرورة زيادة مستوى الشفافية في عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. ولاحظت اللجنة أن جميع الموضوعات الفنية التي أثرت لا تزال جارية وتنتظر فيها لجنة حماية البيئة في برنامج عملها الحالي. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للجنة حماية البيئة أن تتابع برنامج عملها، وطلبت من المجلس توجيه أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بأكثر الطرق فعالية.

١٦-٨ وفي ورقة العمل رقم WP/209، قدمت السلفادور، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك)، معلومات عن التقدم الذي أحرزته منطقة أمريكا اللاتينية في المسائل البيئية من خلال التشجيع النشط لمبادرات تحسين الأداء البيئي، واتخاذ إجراءات بشأن الحد من الضوضاء، وتحسين جودة الهواء المحلي وتقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وتخطيط تجهيزات المطارات. وشددت الدول أيضاً على الحاجة المستمرة لبناء قدرات الدول من خلال الحلقات الدراسية وحلقات العمل عن البيئة، فضلاً عن الحصول على التمويل والتدريب ونقل التكنولوجيا إلى الدول النامية.

١٦-٩ وبينما رحبت اللجنة بالجهود والمبادرات التي تبذلها دول أمريكا اللاتينية لمعالجة آثار ضوضاء وانبعاثات الطيران وفقاً للقواعد والتوصيات والإرشادات البيئية الصادرة عن الإيكاو، فقد تم توضيح أنه طُلب من الإيكاو في الواقع في الفقرة ٨ من منطوق مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق (أ) (بورقة العمل WP/95) أن تقوم بالمزيد من أجل بناء القدرات، مثلاً من خلال تنظيم الندوات وحلقات العمل، على أن يشمل ذلك التنسيق مع المكاتب الإقليمية.

١٦-١٠ وأحاطت اللجنة علماً بورقة العمل WP/163، التي قدمتها إيران (جمهورية - الإسلامية)، عن بحوثها في مجال تقييم مستوى الضوضاء في حظائر صيانة الطائرات.

١٦-١١ واتفقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

### القرار ١/١٦: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٤٠-١٧، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٤٠-١٧ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجدت منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٤١-٢١: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤١-٢٢: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال

حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية:

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

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

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

## المرفق (أ)

### لمحة عامة

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تعلم أن الإيكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في معالجتها، وأنها تقر بمسؤوليتها وبمسؤولية دولها الأعضاء**

عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الإيكاو والدول الأعضاء فيها بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

- (أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات؛
  - (ب) الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي؛
  - (ج) الحد أو خفض من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي؛
  - (د) ضمان أن يتمتع النقل الجوي مستقبلاً بالمرونة في وجه الأزمات عن طريق تعديل بنيته الأساسية وعملياته بما يتلاءم مع تبعات تغير المناخ.
- ٢- تشدد على أهمية مواصلة إثبات الإيكاو لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة وتطلب إلى المجلس أن يحتفظ بزمام المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع؛
  - ٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل التقييم المنتظم للوضع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض؛
  - ٤- تطلب من المجلس أن يظل يتابع عن كثب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، بما في ذلك من خلال عملية التقييم التي تجريها الإيكاو؛
  - ٥- ترحب بإطلاق أدوات الإيكاو لتتبع الابتكارات والتي يمكن أن تؤدي إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون داخل قطاع الطيران، وتطلب من المجلس أن يتابع أداء هذه الأدوات وأن يحدّثها حسب الاقتضاء؛
  - ٦- تطلب إلى المجلس إبقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثير الطيران على البيئة من أجل اتخاذ القرارات على النحو الأمثل؛
  - ٧- تطلب إلى المجلس أن يضع مجموعة من المؤشرات البيئية للطيران التي يمكن أن تستخدمها الدول لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية القواعد والسياسات والتدابير اللازمة للتخفيف من تأثير الطيران على البيئة؛
  - ٨- تطلب إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الواقع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات واستهلاك الطائرات للوقود وكفاءة الوقود في نظام الطيران وانبعاثات الجسيمات الدقيقة وأكاسيد النروجين من محركات الطائرات، مع تبيان عمل المنظمة، وخطط العمل التي تقدمها الدول، وخطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية، والقواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاو، وسياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلاً من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما يشمل التنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية؛
  - ٩- تدعو الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الإيكاو المتعلقة بالبيئة، وتحث الدول الأعضاء على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية؛
  - ١٠- تدعو الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الإيكاو من تقوية عملها في هذا المجال؛

- ١١- **ترحب بإنشاء** "تحالف الإيكاو العالمي للطيران المُستدام" كمنتدى يضم الجهات المعنية بقصد تيسير تطوير الأفكار الجديدة والإسراع بوتيرة تنفيذ الحلول المبتكرة في مجال البيئة، وتطلب من المجلس أن يشجع مزيداً من الجهات المعنية على الانضمام إلى التحالف؛
- ١٢- **تشجع** المجلس على مواصلة التعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وهيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن فهم آثار الطيران على البيئة وبشأن وضع السياسات لمعالجة هذه الآثار؛
- ١٣- **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلباً على التطور المنتظم والمُستدام للطيران المدني الدولي.

### المرفق (ب)

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

- لما كانت** مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات، وتتطلب اتخاذ إجراءات ملائمة بشأنها.
- ولما كان** المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بتأثير انبعاثات الطائرات على البيئة على كل من المستويين المحلي والعالمي، يظل هذا التأثير مصدراً للقلق ويقتضي اتخاذ إجراءات ملائمة.
- وإقراراً** بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بتصميم التكنولوجيا وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتصلة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.
- ولما كان** المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بغرض المساعدة على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.
- ولما كان** المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: "ضوضاء الطائرات"، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الإقلاع والهبوط والطائرات عمودية الإقلاع والهبوط)، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.
- ولما كان** المجلس قد اعتمد المجلد الثاني من الملحق السادس عشر بعنوان: "انبعاثات محركات الطائرات"، الذي يشتمل على قواعد بشأن الانبعاثات لترخيص محركات الطائرات، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.
- ولما كان** المجلس قد اعتمد المجلد الثالث من الملحق السادس عشر بعنوان: "انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات"، والذي يتضمن القواعد القياسية الخاصة بترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات وأخطر الدول الأعضاء بذلك؛
- وإقراراً** بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الدقيقة تمثل مقارنة فنية لتكنولوجيات الطيران المصممة للاستخدام في عمليات الترخيص لانبعاثات الجسيمات الدقيقة وترخيص مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، على التوالي، ولم تصمم لتستخدم أساساً يُرتكز عليه لفرض قيود تشغيلية أو جبايات على الانبعاثات؛

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

وإقراراً بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول الذي أجراه خبراء مستقلون لتكنولوجيات المحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) والمدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحترق الوقود والانبعاثات؛

وتسليماً بضرورة العمل في الوقت المناسب على تحديث وإعداد ما يلزم من قواعد وتوصيات وإرشادات دولية للإيكاو لترخيص التكنولوجيات الجديدة المتقدمة للطائرات، حسبما يكون ملائماً؛

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

- ٨- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى؛
- ٩- **تطلب** من المجلس أن يتابع عن كثب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب؛
- ١٠- **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة، من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك؛
- ١١- **تحت** الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممتلئة بالشكل الكافي حالياً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة؛
- ١٢- **تطلب** إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكافة المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات باستخدام التدابير الفعالة الملائمة؛
- ١٣- **تحت** الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٨) من هذا المرفق؛
- ١٤- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى في هذا المجال.

### المرفق (ج)

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

- لما كان** أحد أهداف الإيكاو هو التشجيع على التوصل إلى أكبر قدر عملي ممكن من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية؛
- ولما كان** القيام على نحو غير منسق بوضع سياسات وبرامج وطنية وإقليمية للتخفيف من ضوضاء الطائرات يمكن أن يعيق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية؛
- ولما كانت** حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في كثير من المطارات قد أدت إلى اتخاذ تدابير تقيد عمليات الطائرات، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو إنشاء مطارات جديدة؛
- ولما كانت** الإيكاو قد قبلت المسؤولية الكاملة عن تحقيق أقصى قدر من التوافق بين تطوير الطيران المدني على نحو آمن واقتصادي ومنظم من ناحية، والحفاظ على نوعية البيئة من ناحية أخرى، ولما كانت تسعى بنشاط إلى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لخفض ضوضاء الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج؛
- ولما كان** النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الإيكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: خفض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية من حيث التكلفة؛

**ولما كان** تقييم الوقع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الإيكاو ودولها الأعضاء السياسات الضرورية؛

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **فإن الجمعية العمومية:**

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

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

٣- **تحث** الدول على ما يلي:

- (أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الإيكاو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بهذا الموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية؛
- (ب) وضع إجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات، بما في ذلك:
- (١) تقدير حجم مشكلة الضوضاء في المطار المعني، اعتماداً على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة.
- (٢) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، والاستناد إلى هذا التقييم في اختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية بأقل التكاليف؛
- (٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور عليها مع الجهات المعنية والاعتماد عليها في فض النزاعات.

٤- **تشجع** الدول على ما يلي:

- (أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى خفض الضوضاء عند المصدر أو خفضها بأي وسيلة أخرى مع مراعاة أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى؛
- (ب) تطبيق سياسات تخطيط وإدارة استخدام الأراضي للحد من التبعيات العمرانية العشوائية في المناطق المتأثرة بالضوضاء، وتطبيق تدابير تخفيف الضوضاء في المناطق المتأثرة بالضوضاء، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار؛
- (ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء قدر الإمكان بدون الإضرار بالسلامة، مع وضع أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى في الاعتبار؛
- (د) عدم تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وعدم تطبيقها إلا بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من العناصر الأخرى للنهج المتوازن، وبطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار ومع مراعاة التأثير المحتمل لهذه القيود على المطارات الأخرى؛

٥- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

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

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

٧- تطلب إلى المجلس القيام بما يلي:

(أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات؛

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

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

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

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

#### المرفق (د)

#### سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها

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

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

السادس عشر؛

ولما كان تعريف هذا السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات

الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر؛

ولما كانت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من

قبل جميع البلدان التي فرضت قيودا تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا يمكن تأييده على أساس التكاليف

والمنافع، واضطلعت بالعمل الذي أفضى إلى تقديم توصية بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة لترخيص مستوى الضوضاء في

المجلد الأول من الملحق السادس عشر، مع الاتفاق ضمنا على أنه لا ينبغي النظر في سحب تدريجي جديد للطائرات؛

ولما كانت بعض الدول قد سحبت من الخدمة الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث

بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر، وفي حين كانت بعض الدول قد شرعت في هذا السحب وبعض الدول الأخرى تنظر

في إمكانية تصنيف هذا السحب؛

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

وإدراكا لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتفرض عبئا اقتصاديا ثقيلا،

لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لإعادة تجهيز أساطيلهم، مثلما هي الحال في

البلدان النامية؛

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

### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

(د) ما يترتب على فرض القيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، وإشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزمناً معقولاً؛

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

(أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حالياً إلى أقاليمها، سحباً تدريجياً على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات؛

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

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

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

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

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

(ب) إقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، والتي لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة سحب الطائرات، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب

شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، وبشروط قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات؛

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

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

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

### المرفق (هـ)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

وتسليماً منها بأنّ الإيكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث؛

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

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

### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

(ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلاً من سحب الطائرات تماماً من المطار.

- د) مراعاة العواقب الممكنة على خطوط النقل الجوي التي لا يوجد لها بدائل مناسبة (مثل الخطوط طويلة المدى)؛
- هـ) مراعاة الظروف الخاصة لمشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى البلدان النامية، لتجنيبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات؛
- و) فرض هذه القيود تدريجياً، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية؛
- ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطاراً مسبقاً بمدة معقولة؛
- ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني؛
- ط) إبلاغ الإيكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

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

### المرفق (و)

#### تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

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

ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يتوقف على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضوضاء؛

ولما كان من الممكن حدوث زيادة كبيرة في نشاط معظم المطارات، وثمة خطر في أن يؤدي الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات إلى تقييد النمو في المستقبل؛

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **فإن الجمعية العمومية:**

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

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

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

(أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء؛

(ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن؛

(ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الإيكاو؛

(د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعية لاستخدام الأراضي؛

(هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة الفهم عند القراءة بشأن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات؛

٤- **تطلب** من المجلس ما يلي:

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

### المرفق (ز)

#### الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية

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

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

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

**وإقراراً** بأن منح ترخيص صلاحية الطيران لطائرة أسرع من الصوت يمكن أن يحدث ضمن الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥، والحاجة إلى مزيد من الدراسات والأعمال فيما يخص التحضير لإصدار الشهادات للطائرات في مجال البيئة وذلك في الوقت المناسب؛

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

## المرفق (ح)

### أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

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

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

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

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

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

وإقراراً بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول الذي يجريه خبراء مستقلون لتكنولوجيات الطائرات والمحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) وال المدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحتراق الوقود والانبعاثات؛

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

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

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

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

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

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

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

**ولما كانت** المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاماً تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول الأعضاء بشأن الرسوم (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضيوف والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي؛

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

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

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

**وإذ تلاحظ** أن مجلس الإيكاو قد نشر معلومات عن نظم إدارة الانبعاثات التي يستخدمها أصحاب المصلحة في الطيران؛ **وتلاحظ** أن مجلس الإيكاو قد أعد دليلاً لنوعية هواء المطارات تم تحديثه في وقت لاحق؛

### **فإن الجمعية العمومية:**

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

٢- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنياً ومفيدة بيئياً ومعقولة اقتصادياً للمضي في خفض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات؛

٣- **تطلب** من المجلس أن يواصل رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية؛

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

٥- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية متكاملة متوسطة وطويلة الأجل بهدف خفض حرق الوقود وتقليل الضوضاء وتقليص انبعاثات الطائرات من أكاسيد النتروجين والجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، إلى جانب وضع أهداف تشغيلية لخفض حرق الوقود؛

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

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

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

### البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغيّر المناخ

١٧-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلساتها الثانية والثالثة والخامسة عشرة، في موضوع حماية البيئة استنادا إلى التقارير المقدّمة إليها من المجلس حول التقدّم الذي أحرزته أنشطة المنظمة بشأن الطيران الدولي وتغيّر المناخ (ورقة العمل WP/368)، ونظرت في مقترحات المجلس بشأن تحديث قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٨ - "بيان مؤجّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيّر المناخ" (ورقة العمل WP/369). وبالإضافة إلى ذلك، قدّمت الدول وقدم المراقبون ٤٦ ورقة عمل، وهي: 1 Revision no. 167 و 169 و 172 و 173 و 206 و 210 و 280 و 351 و 362 و 413 و 415 و 428 و 431 و 432 و 434 و 435 و 436 و 438 و 439 و 440 و 466 للتنقيح رقم ١ و 469 و 470 و 471 و 472 و 473 و 474 و 475 و 476 و 477 و 486 و 489 و 490 و 1 و 495 Revision no. 502 و 503 و 504 و 509 و 510 و 514 و 515 و 516 و 545 و 568 و 581 و 594.

١٧-٢ وفي ورقة العمل WP/368، عرض المجلس معلومات عما أحرزته الإيكاو من تقدّم بشأن الطيران الدولي وتغيّر المناخ منذ انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية، بما في ذلك التقدّم المُحرز بشأن تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل من أجل الطيران الدولي، وعن برنامج الإيكاو الخاص بخطط عمل الدول لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، إلى جانب ما يتصل بذلك من مشاريع المساعدة وبناء القدرات. كما تناولت الورقة تعاون الإيكاو مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية في مجال الطيران وتغيّر المناخ. وقدّمت الأمانة العامة أيضا عرضا موجزا لما أنجزته الإيكاو من عمل بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل مشروع (LTAG) منذ انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية.

١٧-٣ وقد أقرّت اللجنة بالتقدّم الكبير المُحرز الذي أحرزته المنظمة منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية بشأن جدوى تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل، كما أقرّت بالتقدّم المُحرز في إطار برنامج الإيكاو الخاص بخطط عمل الدول لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وشجعت الدول على مواصلة المشاركة في هذا البرنامج. وقد أيدت اللجنة أيضا استمرار الإيكاو في الاضطلاع بدور تنسيقي وتسهيل ورصد الإجراءات الرامية إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، وشجعت الإيكاو كذلك على التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية وإمدادها بالمدخلات ذات الصلة بما يكفل للإيكاو الريادة في جميع المسائل المتصلة بالطيران المدني الدولي.

١٧-٤ وفي ورقة العمل WP/369، اقترح المجلس تنقيح القرار ٤٠-١٨ في ضوء التطوّرات التي استُجِدّت منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية، لا سيما ما خلّص إليه الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الجدوى من وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (HLM-LTAG)، المرجع: ورقة العمل Doc 10178 الصادرة

عن الإيكاو). وأقرت اللجنة بالتوضيحات المتعلقة بالتتحيات المقترحة للقرار ٤٠-١٨، لا سيما فقرات الديباجة التي تعكس أحدث المعلومات المستقاة من عمليات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ فيما يتعلق بميثاق غلاسكو للمناخ، فضلا عن الاعتراف بضرورة قيام الإيكاو، في الوقت المناسب وحسب الاقتضاء، بتحديث وإعداد القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات ذات الصلة بالبيئة في الوقت المناسب.

١٧-٥ وفي ورقة العمل WP/469، أعربت الصين عن آراء مفادها أنه ينبغي الاعتراف بمبادئ المساواة والمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، وانتهاج هذه المبادئ في بناء نُظُم إدارة عادلة ومنطقية في مجال الطيران الدولي وتغيير المناخ. وأعربت الورقة أيضا عن قلق من أن يؤدي النمو المحايد للكربون اعتبارا من عام ٢٠٢٠ والهدف الطموح الطويل الأجل لخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ إلى تشوهات تمييزية في السوق لا تصب في مصلحة البلدان النامية، الأمر الذي ينبغي معالجته فورا بإنشاء آلية مساعدة للبلدان النامية. وردا على الاقتراح الداعي بأن المساهمات المحددة وطنيا هي السبيل لمعالجة مسائل الطيران الدولي وتغيير المناخ، فقد أوضح أنه لا يمكن النظر في مثل هذا الاقتراح، نظرا لأن الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي هي مسألة تعالجها الإيكاو، وهي ليست جزءا من المساهمات المحددة وطنيا في اتفاق باريس، وأن الإيكاو لا يمكنها اتخاذ قرار باسم الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ التي لم تعترف بها الصين.

١٧-٦ وفي ورقة العمل WP/470، قدّمت الصين آراء مفادها أن على البلدان المتقدمة التزاما دوليا بأن تُقدّم إلى البلدان النامية المساعدة المالية والفنية والمساعدة في مجال بناء القدرات، الأمر الذي من شأنه أن يحدد مدى النجاح أو الفشل في معالجة مسائل الطيران الدولي وتغيير المناخ. كما اقترحت الدولة إنشاء آلية للمساعدة، مع خطة ترتيبات واضحة ومحددة وقابلة للتقييم تستند إلى احتياجات البلدان النامية.

١٧-٧ وفي ورقة العمل WP/473، أعربت الجمهورية الدومينيكية عن آراء بشأن إنشاء آلية متكاملة يمكن أن تساعد أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية على تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، وبشأن تشجيع الشراكات والسياسات للمساعدة على تحقيق التحوّل إلى استخدام أنواع وقود الطيران المستدام، فضلا عن تعزيز اتخاذ إجراءات ملموسة لتهيئة الفرصة للدول الأعضاء في الإيكاو للحصول على التمويل ونقل التكنولوجيا.

١٧-٨ وفي ورقة العمل WP/434، قدّمت الهند آراء مفادها أنه يجب أن يكون هدف الإيكاو الطموح الطويل الأجل متسقا مع المبادئ العالمية للحياد الكربوني فيما يتعلّق بالعمل على بناء الالتزام بخفض "صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر على نطاق العالم بما يناسب الإطار الزمني الخاص بكل دولة". وفي إطار الهدف الطموح الطويل الأجل أيضا، أبرزت الدولة أنه ينبغي أن تكون آليات المساعدة أمرا ذا أولوية فيما يتعلّق بتزويد البلدان النامية بما يكفي من الوسائل التقنية والتمويل وبناء القدرات من أجل تعزيز الجهود التي تبذلها البلدان النامية للتصديّ لأزمة تغيير المناخ في شقّها المتعلّق بالطيران الدولي. وأعربت الدولة أيضا عن آراء مفادها أنه لا ينبغي أن يؤدي الهدف الطموح الطويل الأجل إلى خلق حواجز غير تعريفية أمام نمو الطرق الجوية الدولية.

١٧-٩ وفي ورقة العمل WP/431، أبرزت اليابان أهمية تعزيز مبادرات حفظ الطاقة والطاقة المتجددة من أجل خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في قطاع المطارات، وأعربت عن رأي مفاده أن الدورات المقبلة للجمعية العمومية للإيكاو يمكن أن تهيئ فرصا لتبادل المعلومات عن مبادرات خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر من المطارات في كل دولة.

١٧-١٠ وفي ورقة العمل WP/489، أبرزت اليابان ضرورة خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في مجال الطيران

الدولي وفاءً بتحقيق هدف الحد من الاحترار العالمي المنصوص عليه في اتفاق باريس، ومكافحة تغيّر المناخ الذي لا رجعة فيه، وشجعت على تقاسم أفضل الممارسات لدى كل دولة، بما في ذلك جهود اليابان، وذلك من خلال برامج الإيكاو مثل برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) بمشاركة نشطة من الدول فيه.

١١-١٧ وفي ورقة العمل WP/568، أبرزت نيوزيلندا أنه لا يمكن الإبطاء في اتخاذ القرارات المتعلّقة بالعمل المناخي، وأنه ينبغي للدول أن تسعى جاهدة إلى تحديد هدف طموح طويل الأجل يكون مدعوماً بانتقال عادل يتماشى مع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٢-١٧ وفي ورقة العمل WP/173، أعربت قطر عن آرائها لمجلس الإيكاو وللمؤتمر الثالث المعني بالطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) لإبداء موافقتها على خارطة طريق عالمية لاستخدام أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا (أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة). كما دعت قطر الدول الأعضاء في الإيكاو إلى اعتماد مختلف المبادئ التي تدعم استخدام أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا.

١٣-١٧ وفي ورقة العمل WP/169، أعرب الاتحاد الروسي عن آراء مفادها أن السيناريوهات المتكاملة بشأن الهدف الطموح العالمي طويل الأجل لا تبدو واقعية بسبب وجود قدر كبير من عدم اليقين بشأن إمكانية زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام وخفض أسعاره إلى مستوى مقبول في الوقت ذاته، واقترح مواصلة دراسة جدوى تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل، وذلك بغرض وضع سيناريوهات أكثر موضوعية لتحقيق خفض حقيقي في كميات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي، وتحديد المصادر المحتملة لتمويل الأنشطة المتوقعة على الصعيد العالمي. ومن أجل حشد الدعم الفعلي لتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة قبل عام ٢٠٣٠ على نطاق عالمي، اقترح الاتحاد الروسي على الإيكاو أيضاً إنشاء خدمة طيران دولية مُوزَّعة لمكافحة حرائق الغابات التي تتدلع طبيعياً وغيرها من الكوارث الطبيعية تحت رعاية الأمم المتحدة.

١٤-١٧ وفي ورقة العمل WP/172، أشار الاتحاد الروسي إلى أن التعاون الدولي بإمكانه أن يضاعف من كفاءة مكافحة الحرائق جواً عدة مرات، من خلال العمل المنسق المشترك بين الخدمات الوطنية لمكافحة الحرائق جواً، واقترح إجراء تقييم كمي للمساهمة المحتملة للخدمة الجوية الدولية المُوزَّعة لمكافحة حرائق الغابات في خفض انبعاثات غازات الدفيئة كأحد عناصر الهدف الطموح العالمي طويل الأجل. وبالإضافة إلى ذلك، اقترح الاتحاد الروسي على الإيكاو مواصلة العمل في إطار حوار الإيكاو بشأن استخدام الطيران في مكافحة حرائق الغابات (I4F) بهدف وضع نُهج متفق عليها دولياً لجمع قدرات خدمات مكافحة الحرائق الجوية الوطنية تحت رعاية الإيكاو، وإعداد تقرير إلى الدورة ٤٢ للجمعية العمومية للإيكاو يعرض نتيجة التقييم الكمي للمساهمة التي يُمكن أن يقدّمها حوار الإيكاو بشأن استخدام الطيران في مكافحة حرائق الغابات (I4F) وتوسيع نطاقه. وقد تم توضيح أن الحوار الذي عُقد في نوفمبر ٢٠٢١ كان بمثابة منصة لتبادل أفضل الممارسات والمبادرات وتعزيز التعاون الدولي الممكن بشأن استخدام الطيران في مكافحة حرائق الغابات. وسوف تشارك الإيكاو من خلال فريق غير رسمي من مختلف الجهات المعنية مع المنظمات الأخرى المعنية بالأمر لتسهيل التعاون الدولي الممكن، مع تحديد جهات التنسيق على نطاق الدول الأعضاء في الإيكاو.

١٥-١٧ وأعربت ورقة العمل WP/471، التي قدّمتها سنغافورة وشارك في رعايتها كلٌّ من بابوا غينيا الجديدة وبالاو وتايلاند والجمهورية الدومينيكية وجنوب أفريقيا وساموا وفيجي وكينيا ونيوزيلندا، عن آراء تدعو إلى اتباع نهج شامل يستوعب مختلف الظروف والقدرات والاحتياجات الخاصة بكل دولة فيما يتعلّق بالتدابير المتخذة لخفض الانبعاثات، حسب الاقتضاء، تسهيلاً للجهود العالمية الجماعية الرامية إلى تحديد هدف طموح طويل الأجل. واقترحت الدولة أيضاً أن تضع الإيكاو برنامجاً شاملاً

ومتكاملا ويتسم بالمرونة من أجل المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار الهدف الطموح الطويل الأجل كبرنامج عالمي موحد (ACT-LTAG) إلى جانب برنامج الإيكو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، فضلا عن اتباع نهج مُنظَّم إزاء وضع خطة عمل الدولة وتقييم الاحتياجات وتلبيتها، فضلا عن تسهيل الحصول على التمويل.

١٧-١٦ وأُعربت ورقة العمل WP/428، التي قَدِّمتها الولايات المتحدة وشارك في رعايتها الجمهورية الدومينيكية، عن تأييدها لإنشاء هدف طموح جماعي طويل الأجل متمثل في خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، وذلك دعما لهدف الحد من الاحترار العالمي المنصوص عليه في اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل ستحدد بناء على الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة في الإطار الزمني الخاص بها. كما اقترحت الدولة تشجيع الدول الأعضاء على زيادة التعاون من أجل خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في مجال الطيران الدولي، وطلبت إعداد مبادرة مالية لدعم الدول من أجل المساهمة في تحقيق هذا البرنامج.

١٧-١٧ وفي ورقة العمل WP/432، أُعربت الولايات المتحدة عن آراء بشأن أهمية تأكيد التزام ومصداقية برامج الإيكو المناخية، لا سيما خطة كورسيا، ودعت الجمعية العمومية إلى الاعتراف بدور خطة كورسيا في التمكين من نشر استخدام وقود الطيران المستدام في جميع أنحاء العالم، مُوضِّحة الصلة المحتملة بين نظام الرصد والإبلاغ والتحقق بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في إطار خطة كورسيا وضرورة تتبع/رصد استخدام وقود الطيران المستدام.

١٧-١٨ وفي ورقة العمل WP/438، أُعربت الدول الأربع وخمسون<sup>٢</sup> الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، عن آراء بشأن استكشاف مدى إتاحة الدعم المالي ونقل التكنولوجيا، فضلا عن إنشاء آلية صندوق تمويل لدعم الدول النامية، لا سيما الدول الأفريقية، بشأن أي اتفاق على هدف طموح طويل الأجل. كما أُعربت الدول عن آراء بشأن تنفيذ أي هدف طموح طويل الأجل يُتفق عليه دون أن يشكل ذلك عائقا أمام نمو الدول النامية، لا سيما قطاع الطيران الأفريقي، فضلا عن الحاجة إلى مواءمة المصطلحات وتعريف المصطلحات، ومراعاة الظروف والقدرات الخاصة بالدول النامية، وطبيعة الهدف الطموح الطويل الأجل المُتفق عليه التي ينبغي أن تحظى بالاحترام الكامل في إطار أي تشريعات وطنية أو إقليمية أو دولية أو أي صكوك أخرى مماثلة.

١٧-١٩ وفي ورقة العمل WP/486، عرضت الأرجنتين، بدعم من دولتين عضوين في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC): بيرو وكوستاريكا، التقدُّم الذي أحرزته جمهورية الأرجنتين في مجال حماية البيئة، لا سيما تحليل قياسات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن استخدام مركبات الخدمات الأرضية في المطارات. كما اقترُح في الورقة مواصلة بناء قدرات الدول، لا سيما الدول النامية، كي تتمكن من إجراء قياسات لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مطاراتها.

١٧-٢٠ وأُعربت ورقة العمل WP/495 بالتنقيح رقم ١، المُقدَّمة من تركيا وجمهورية كوريا ورواندا وسويسرا وكندا وكينيا والمكسيك والمملكة المتحدة والنرويج والولايات المتحدة واليابان والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه<sup>٣</sup> وشارك في رعايتها كلٌّ من أذربيجان وأرمينيا وألبانيا وأوكرانيا وأيسلندا والبوسنة والهرسك والجزر الأسود وجمهورية مولدوفا وجورجيا وسان مارينو وصربيا

<sup>٢</sup> إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زيمبابوي، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا - بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشيوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

<sup>٣</sup> إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، أيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، تشيكيا، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، مالطا، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

ومقدونيا الشمالية وموناكو، عن دعم دول الإيكاو من أجل العمل معا على السعي إلى تحقيق هدف جماعي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي يتمثل في خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، وذلك دعماً لهدف الحد من الاحترار العالمي المنصوص عليه في اتفاق باريس، فضلاً عن أهمية بناء القدرات وإتاحة قنوات التمويل لمساعدة جميع دول الإيكاو على تحقيق طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك استكشاف آليات الدعم الممكنة لمطابقة المستثمرين مع احتياجات الاستثمار.

١٧-٢١ وفي ورقة العمل WP/474، ناقشت شيلي، بدعم من إكوادور وبيرو والجمهورية الدومينيكية وكوستاريكا، ضرورة أن تدعم الإيكاو الدول من أجل بناء المهارات والأدوات اللازمة لتنفيذ التدابير التشغيلية الرامية إلى دعم تنفيذ هدف طموح طويل الأجل. واقترحت في الورقة وضع عناصر تكنولوجية ذات متطلبات تدريبية ملائمة لتحليل البيانات المجمعة عن الانخفاضات في الانبعاثات الناجمة عن التدابير التشغيلية، وإيلاء الأولوية للتدابير ذات الفائدة البيئية الأكبر، ودعم الدول النامية على تنفيذها.

١٧-٢٢ وفي ورقة العمل WP/206، قدمت دول هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، بدعم من الأرجنتين وأوروغواي وباراغواي وبنما وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) والجمهورية الدومينيكية وشيلي وكوبا، وجهات النظر بشأن إطار عالمي شامل للسياسات والممارسات الموصى بها بشأن وقود الطيران المستدام، وذلك بهدف أن تتمكن الدول الأعضاء من وضع إطار تنظيمي وخطة تنفيذ على سبيل الأولوية في إطار السعي من أجل تحقيق الأهداف البيئية المتعلقة بالهدف الطموح طويل الأجل. واقترحت في الورقة أيضاً توفير الموارد الفنية والاقتصادية لتمويل خطط الدولة وبرامجها من أجل نقل التكنولوجيا بفعالية يتحقق بها التحول إلى استخدام أنواع وقود الطيران المستدام.

١٧-٢٣ وفي ورقة العمل WP/435، أعربت تشيكيا، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، عن آراء بشأن أهمية وسائل التنفيذ وبذل الجهود في مجال بناء القدرات من أجل مساعدة جميع دول الإيكاو على تحقيق هدف طموح طويل الأجل، بما في ذلك تقديم مساهمات طوعية إلى الإيكاو ودعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". كما اقترحت في الورقة مبادرة شاملة لتمويل العمل المناخ من أجل دعم جميع الدول، لا سيما أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، للحصول على تمويل من القطاعين الخاص والعام لدعم جهودها الرامية إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠.

١٧-٢٤ وفي ورقة العمل WP/436، أعربت تشيكيا، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، عن تأييدها للطموحات المتعلقة بالهدف الطموح طويل الأجل لخفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر في مجال الطيران الدولي بحلول عام ٢٠٥٠، وذلك تمثيلاً مع أهداف الحد من الاحترار العالمي المنصوص عليها في اتفاق باريس، مع تحديد نقاط الطريق للفترة ٢٠٣٠ - ٢٠٤٠، والشروع في عملية ترمي إلى إنشاء وسائل للرصد والإبلاغ بشأن التقدم المحرز من أجل تحقيق هدف طموح طويل الأجل والتحقق منه، مع ملاحظة طابعه الجماعي الذي لا يُنسب التزامات أو تعهدات محددة إلى الدول بصورة فردية. كما سلّطت الورقة الضوء على الدور الرئيسي لأنواع وقود الطيران المستدام في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وعلى أن يضع المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) إطاراً عالمياً لنشره بطريقة مستدامة.

<sup>٤</sup> أدريجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، مقدونيا الشمالية، موناكو، النرويج، المملكة المتحدة.

٢٥-١٧ وفي ورقة العمل WP/413، أعرب التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) عن تأييده لهدف خفض صافي الانبعاثات إلى الصفر، إلى جانب النظر في وضع علامة بارزة مؤقتة، وتكنولوجيات جديدة، وتدابير تُطبَّق خارج القطاع. وفيما يتعلق بالكيفية التي ينبغي بها ألا يمنع تحديد هدف طموح طويل الأجل الدول من اتخاذ إجراءات وطنية أو إقليمية لتحقيق المزيد من الطموح، وقد أوضح أن دور الإيكاو هو من أجل التنسيق العالمي، وأن هذا الدور أتاح وضع إطار للمناقشات حول تحديد هدف طموح طويل الأجل من أجل تبني وجهة نظر عالمية، مع مراعاة الظروف الوطنية والإقليمية المختلفة - وليس العكس.

٢٦-١٧ وفي ورقة العمل WP/167، التفتيح رقم ١، اقترح المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) إطاراً تنظيمياً شاملاً يستفيد من خريطة الطريق التقنية الموضوعية في إطار الجهود المبذولة لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، واستعراض القواعد والتوصيات الدولية القائمة، والنظر في أوجه الاعتماد المتبادل، وتحليل الثغرات لفهم التعديلات اللازمة لتمكين التكنولوجيات والممارسات التشغيلية الجديدة.

٢٧-١٧ وفي ورقة العمل WP/472، أعرب الشركاء الدوليون لتطوير الطيران والابتكار والاستدامة (iPADIS) عن آراء تدعو إلى إيلاء أولوية أكبر من أجل تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ونشر استخدامها، وتنسيق السياسات العامة المتعلقة بوقود الطيران المستدام، والتعاون في توعية الحكومات والمجتمعات بفوائد وقود الطيران المستدام. كما اقترح في الورقة على الإيكاو تعزيز التعاون من أجل تسهيل بناء القدرات وإتاحة التمويل ونقل التكنولوجيا لتمكين الدول من تطوير صناعاتها في مجال وقود الطيران المستدام.

٢٨-١٧ وفي ورقة العمل WP/415، أعرب الاتحاد الدولي لعمال النقل عن آراء بشأن تعزيز الاستدامة طويلة الأجل وجهود خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر من صناعة الطيران العالمية من خلال جعل مفاهيم "الانتقال العادل" و"التحول المنصف" و"الاستدامة الاجتماعية" مفاهيم متكاملة. وفيما يتعلق بالاقتراح بشأن فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل التي أطلقت مؤخراً، وبأن تنظر الإيكاو في إنشاء هيئة مماثلة لها في صناعة الطيران العالمية، فقد أوضح أنه قد يكون ذلك تكراراً لعمليات ومنصات الإيكاو القائمة، مثل مبادرة خطط عمل الدولة وعملية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التي تدعم بالفعل التنمية المستدامة للطيران بمشاركة وثيقة من الجهات المعنية.

٢٩-١٧ وفي ورقة العمل WP/210، سلط المجلس الدولي للمطارات، برعاية من سنغافورة، الضوء على جهود المطارات والتحديات التي تواجهها في مجال خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر، وأعرب عن آراء لدعم جهود المطارات من أجل وضع وتنفيذ خرائط الطريق الخاصة بها التي ترمي إلى خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر، وزيادة التعاون فيما بين الجهات المعنية والإجراءات الرامية إلى تسهيل إتاحة الطاقة المتجددة والتمويل وبناء القدرات.

٣٠-١٧ وفي ورقة العمل WP/466، سلط التفتيح رقم ١، الصادر عن المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، بتنسيق من فريق عمل النقل الجوي (ATAG)، الضوء على التقدم الذي أحرزه القطاع في مجال العمل المناخي، والهدف طويل الأجل لدى قطاع الصناعة المتمثل في الوصول إلى خفض صافي انبعاثات الكربون من الطيران المدني العالمي إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠. وأعرب عن تأييده لاعتماد هدف الإيكاو الطموح طويل الأجل على نطاق القطاع مشياً مع هدف اتفاق باريس المتمثل في العمل على الحد من الاحترار العالمي إلى ١.٥ درجة مئوية مع اتخاذ الدول إجراءات في حدود القدرات الخاصة بها، وبمساعدة من الإيكاو ودول أخرى في مجال بناء القدرات ونقل التكنولوجيا والتمويل. كما أعربت الورقة عن آراء من أجل مجلس الإيكاو لوضع برنامج عمل لتحديد وسائل تنفيذ الهدف الطموح طويل الأجل.

٣١-١٧ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات التالية: WP/280 من البرازيل؛ و WP/503 من الصين؛ و WP/594 من نيوزيلندا؛ و WP/509 و WP/510 من المملكة العربية السعودية؛ و WP/581 من سيشيل؛ و WP/515 و WP/516 من تشيكيا، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ و WP/514 من فرنسا وهولندا؛ و WP/502 من المجلس الدولي للمطارات (ACI)؛ و WP/351 من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)؛ و WP/475 من اتحاد النقل الدولي الجوي (أياتا)؛ و WP/440 من المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)؛ و WP/362 من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)؛ و WP/439 من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)؛ و WP/490 من برنامج الأغذية العالمي؛ والورقات WP/476 و WP/477 و WP/545 من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، بتنسيق من فريق عمل النقل الجوي (ATAG)؛ و WP/504 من أمانة منتدى النقل الدولي والنرويج.

٣٢-١٧ وتقدّمت الصين شفويّاً ببعض التعديلات على مشروع القرار، كما طلبت إرفاقها بالتقرير المُعد عن هذا البند. وترد هذه التعديلات، التي لم تحظ بتأييد غالبية الدول، فيما يلي بعد نص القرار ١/١٧.

٣٣-١٧ وأقرّت اللجنة بأن عدداً من ورقات العمل يؤيد ويطلب إجراءات لتطوير ونشر وقود الطيران المستدام وغيره من مصادر الطاقة النظيفة وتكنولوجيات الطيران على الصعيد العالمي. وفي هذا الصدد، طلبت إلى الدول وقطاع الصناعة والمنظمات المشاركة في برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF).

٣٤-١٧ وفيما يتعلق بمستوى طموح الهدف الطموح الأطول الأجل، فقد لاحظت اللجنة أن مختلف ورقات العمل قد أعربت عن مطالبات بمستويات مختلفة لطموح الهدف الطموح الأطول الأجل، مع وجهات نظر تتراوح بين تحديد هدف طموح طويل الأجل بشأن خفض صافي الانبعاثات في مجال الطيران الدولي إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ مع تحديد نقاط مرحلية وسيطة، وبين وجهات نظر متوافقة بشكل عام مع استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الجدوى من وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي. وشُدّد على ضرورة احترام الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول الأعضاء، التي ستحدّد بناءً عليها قدرة كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف العالمي الطموح الأطول الأجل في الإطار الزمني الخاص بكل دولة، كما أعرب عن قلق بشأن الحاجة إلى إجراء مزيد من الدراسات بشأن الهدف الطموح الأطول الأجل.

٣٥-١٧ وفيما يتعلق بوسائل التنفيذ، بما في ذلك الحاجة إلى التمويل والاستثمارات، طلبت بعض الدول وضع مبادرة مالية لدعم الدول من أجل المساهمة في تحقيق هذا الهدف الطموح الأطول الأجل، مع قيام الإيكاو بتحديد وتسهيل الوصول إلى مختلف خيارات التمويل لتتناسب مع احتياجات التنفيذ لدى الدول. وأعربت دول أخرى عن آراء مفادها أن من واجب الدول المتقدمة تقديم المساعدة المالية إلى الدول النامية، بما في ذلك من خلال آلية للتمويل تديرها الإيكاو.

٣٦-١٧ وأحاطت اللجنة علماً بمشروع نص قرار الجمعية العمومية الذي اقترحه مجلس الإيكاو في ورقة العمل WP/369، وتحديد الفقرتين ٧ و ٨ من منطوق مشروع القرار المتعلقين بالهدف الطموح الأطول الأجل المتمثل في خفض الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، مع مراعاة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، إلى جانب مزيد من التفصيل والاعتراف بالكيفية التي ستسهم بها كل دولة في تحقيق الهدف الطموح العالمي طويل الأجل في الإطار الزمني الوطني الخاص بها، ولكن دون إسناد أي تكليف أو التزامات محددة إلى الدول بصورة فردية. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بأن الفقرات ١٧ وما يليها من منطوق القرار، بشأن وسائل التنفيذ التي تتناسب مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، هي تعبير عن استنتاجات الاجتماع الرفيع

المستوى بشأن الجدوى من وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، التي تمثل مجموعة من الحلول التوافقية المتوازنة توازناً دقيقاً مع الإجراءات التي سيتخذها مجلس الإيكاو في المستقبل.

٣٧-١٧ وبالنظر في قرار الجمعية العمومية المنقح ٤٠-١٨، أعربت أغلبية من الدول عن دعمها الساحق لمشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح الوارد في المرفق بورقة العمل WP/369 دون أي تغيير آخر، في حين لاحظت اللجنة الشواغل التي أعرب عنها عدد قليل من الدول.

٣٨-١٧ واتفقت اللجنة على التوصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

**قرار الجمعية العمومية ١/١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ**

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

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

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

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعدته، بناءً على طلب من الإيكاو، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

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

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي لا تزال تتمثل أقل من ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، ومن المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو النقل الجوي المطرد، ما لم يُتخذ إجراء لتقليص الانبعاثات؛

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ يتمثل في تحقيق استقرار تركيزات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون وقوع تدخل يشكل خطراً على نظام المناخ؛

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ٢٠٠٥/٢/١٦، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) إلى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الإيكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغيير المناخ، في سياق التنمية المستدامة والجهود لاستئصال الفقر، بما في ذلك قصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم

على أقل من درجتين مؤبوتين بكثير فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ومواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١.٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، تقر بأن هذا سيخفّض بقدر كبير مخاطر تغيير المناخ وآثاره؛

**ولما كان** ميثاق غلاسكو للمناخ، الذي اعتمده مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ في نوفمبر ٢٠٢١، يعيد التأكيد على الهدف العالمي الطويل الأجل المتمثل في إبقاء الزيادة في متوسط درجة الحرارة العالمية عند أقل بكثير من درجتين مؤبوتين فوق مستويات ما قبل عصر النهضة الصناعية ولمواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١.٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، مع الاعتراف بأن من شأن ذلك أن يقلل بشكل كبير من مخاطر تغيير المناخ وآثاره، كما يعترف ميثاق غلاسكو للمناخ بأن تأثيرات تغيير المناخ ستكون أقل بكثير عندما تكون الزيادة في درجات الحرارة بمقدار ١.٥ درجة مئوية مقارنة بـ ٢ درجة مئوية ويقرر مواصلة الجهود لحصر الزيادة في درجة الحرارة في حد لا يتجاوز ١.٥ درجة مئوية؛

**وإذ تعترف** بالأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمده الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دوراتها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين والأربعين في الأعوام ٢٠١٣ و ٢٠١٦ و ٢٠١٩ على التوالي؛

**ولما كانت** تدرك العمل الكبير الذي اضطلعت به الإيكاو لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدف درجة الحرارة البالغة درجتين مؤبوتين و ١.٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛

**وإذ تسلّم** بتبادل المعلومات والعملية التشاورية بشأن الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، بما في ذلك تقييم الإيكاو لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران، وعقد حوارات الإيكاو العالمية في مجال الطيران بشأن الجدوى من تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل والاجتماع الرفيع المستوى، منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛

**وتسلّم** بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي عرض تقييماً للجدوى التقنية لمختلف سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، يعمل كأساس للنظر في الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل؛

**وتسلّم** بأن الأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي الرامية إلى تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً وإبقاء صافي الانبعاثات من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى لا تحقق الخفض بالمستوى اللازم للحد من إسهام الانبعاثات المطلقة للطيران في تغيير المناخ، وبأن ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

**وتؤكد** أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران، وتلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والمجلس الدولي لطيران الأعمال ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي، ومواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١.٥٪ سنوياً من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠، وتحقيق هدف طويل الأجل يتمثل في الوصول إلى صافي انبعاثات كربون صفرية بحلول عام ٢٠٥٠؛

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

وتقر أيضا بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛  
وتسلم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستيق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية واتفاق باريس، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في أي منهما؛

وتشير إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل، يتكون من مجموعة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا وأنواع وقود الطيران المستدام، والتحسينات التشغيلية، والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات وإمكانية تطوير وضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية؛

وإقراراً منها بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المصنعة اليوم تزيد كفاءتها في استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي، مع ملاحظة مستوى غير مسبوق من التكنولوجيات والابتكارات الجديدة الناشئة نحو التحول الأخضر في مجال الطيران؛

وإذ تقر باعتماد قاعدة قياسية بشأن ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات من قبل المجلس في مارس ٢٠١٧ وضرورة الحفاظ على تحديث هذه القاعدة القياسية استناداً إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛

وتسلم بضرورة التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية والإرشادات الصادرة عن الإيكاو في مجال البيئة فيما يتعلق بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة، حسب الاقتضاء؛

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

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

وترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي استُكمل بالنسبة للحزمة صفر والحزمة ١ ونتائج التحليل العالمي لكفاءة الطيران الأفقي والرأسي؛

وترحب بعقد ندوات الإيكاو عن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩ ونوفمبر ٢٠٢١، وتعترف بالدور الهام للمطارات في توزيع مصادر مبتكرة جديدة للطاقة على النقل الجوي؛

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

وتشير أيضاً إلى أن المؤتمر الأول للطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) قد وضع إطاراً عالمياً للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديل تم من خلاله تسجيل تقدم، بما في ذلك العدد المتزايد من عمليات تحويل الوقود، والمطارات التي تقوم بتوزيع هذه الأنواع من الوقود من أجل مزيد من الرحلات التجارية؛

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

من هذه الأنواع من الوقود لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقرّ بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود المستدام للطيران سهل الإحلال تم إثباتها، وأن هذه الأنواع من الوقود سيكون لها أكبر الأثر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠، ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وتسلّم بالتطورات المستمرة في أنواع الوقود السهل الإحلال مثل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة من أجل الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وإذ ترحب بتطوير أنواع جديدة من الوقود ومصادر الطاقة النظيفة للطيران، بما في ذلك استخدام الهيدروجين ومصادر الطاقة الكهربائية المتجددة؛

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

وتقرّ بأن معايير الاستدامة وترخيص الاستدامة وتقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود يجري إعدادها وتحديثها في إطار العمل الجاري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)؛

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

وتشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال من أجل إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، وأن هذه المبادئ التوجيهية قد أعدت على النحو الوارد في قراري قرارات الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢ و ٤٠-١٨، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

وتلاحظ أنّ المنظمة اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمشياً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات إقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الإيكاو Doc 9988 "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الإيكاو للمنافع البيئية وأداة منحى تكلفة التخفيض الهامشي؛

وترحبّ بأنه، اعتباراً من يوليو ٢٠٢٢، قامت طوعاً ١٣٣ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٨ في المائة من الحركة الجوية العالمية، بإعداد خطط عملها وتقديمها إلى الإيكاو؛

وتسلّم بضرورة مواصلة تطوير وتحديث خطط عمل الدول، بما في ذلك التحديد الكمي لمنافع خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون باستخدام أدوات سهلة من أجل الطيران المستدام والبنى الأساسية، مع التركيز على الابتكارات المُستلهمة من البيئة؛

وتسلّم باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على التصديّ للتحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

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

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

وترحب بإطلاق "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال أنواع وقود الطيران المستدام" لدعم تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام، بما في ذلك إبرام شراكات فيما بين الدول والجهات المعنية ذات الصلة، وذلك تمشياً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"،

وتسليم بأنه وفقاً لأحدث التقارير الصادرة عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، لوحظ إحراز تقدّم بشأن وضع خطط التكيف مع تغير المناخ وتنفيذها على مستوى جميع القطاعات والأقاليم، بيد أنه لا يزال موزعاً بشكل غير متساوٍ، مع ملاحظة وجود عدة ثغرات في التكيف، بما في ذلك نقاط ضعف محتملة بشأن البنى الأساسية الرئيسية للنقل مثل نُظُم الطيران الدولية والبنى الأساسية، مما يعني أنه يجب أن يُراعى في إعداد القواعد القياسية الخاصة بتصميمها إيلاء الاعتبار الواجب لمراعاة المخاطر والآثار المناخية المتوقعة؛

وتسليم بالحاجة إلى الظروف التمكينية من أجل تنفيذ تدابير التكيف الطويلة الأجل مع تغير المناخ، لا سيما بالنسبة للأجزاء الأضعف من منظومة الطيران والبنى الأساسية، الأمر الذي من شأنه أن يعزّز مستوى تأهب قطاع الطيران الدولي للأحداث القصوى والمعاكسة المتصلة بالمناخ؛

وتسليم بأهمية العمل المضطلع به للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة، إلى جانب الخيارات المحددة لتدابير التكيف؛

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

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٢٠/٤١: "البيان المؤخّذ بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والوضوءاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٢٢/٤١: "البيان المؤخّذ بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، محل القرارات ١٧-٤٠ و ١٨-٤٠ و ١٩-٤٠ للجمعية العمومية، ويشكّل البيان المؤخّذ بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

#### ٢- تطلب من المجلس:

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

ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات الطائرات على البيئة أو

خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة حسب الحاجة تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على السوق، مع مراعاة ما قد يكون لهذه التدابير من آثار محتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة على حد سواء؛

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

٣- تؤكد مجدداً على ما يلي:

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

(ب) ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي ستخفض الانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

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

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

٦- تقرر أيضاً، دون أن تتسبب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الإيكاو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولا سيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأنّ الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة، مع التسليم أيضاً بالهدف الطموح العالمي الطويل الأجل في الفقرة ٧ أدناه؛

٧- تقرر كذلك أنه، بالإضافة إلى الهدف الطموح العالمي المتوسط الأجل الوارد في الفقرة ٦ أعلاه، تُشجّع الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل معاً للسعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي (LTAG) يتمثل في خفض صافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، دعماً لهدف درجة الحرارة الذي حدده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل ستحدد بناءً على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها (على سبيل المثال، مستوى تقدمها، ودرجة نضج أسواق الطيران لديها والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي فيها والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي) وذلك في الإطار الزمني الخاص بكل دولة؛

٨- مع الاعتراف بأن الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل هو هدف طموح عالمي جماعي، ولا يضع واجبات أو التزامات محددة في شكل أهداف للحد من الانبعاثات على الدول بصورة فردية، تحت كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف بطريقة مستدامة اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً للظروف الوطنية؛

٩- **تطلب** من المجلس أن يرصد بانتظام التقدم المحرز في تنفيذ جميع عناصر مجموعة التدابير نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل، بما في ذلك من خلال: عملية الإيكاو للتقييم البيئي، واستعراض رؤية الإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام، ومزيد من التقييم لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وآثار التكلفة المترتبة عن تغير المناخ على الطيران الدولي وعلى المناطق والبلدان، لا سيما البلدان النامية، وتأثير ذلك على تنمية هذا القطاع، فضلاً عن آثار التكلفة على الجهود المبذولة لتحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل، ورصد المعلومات المتأتية من خطط العمل الوطنية بخصوص خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، ووسائل التنفيذ. ولهذا الغرض، سينظر المجلس في المنهجيات اللازمة لرصد التقدم، وتقديم تقرير إلى الدورة المقبلة للجمعية العمومية للإيكاو؛

١٠- **تشجع** أيضاً جميع الدول على أن تقدم طوعاً للإيكاو وتحديث خطط عمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، مع بيان السياسات والإجراءات وخرائط الطريق، بما في ذلك التوقعات على المدى الطويل؛

١١- **تدعو** الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠٢٤ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك المعلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كماً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها لتنفيذ التدابير؛

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

١٣- **تطلب** من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠٢٤، بما في ذلك من خلال التعاون والمساعدات فيما يخص تحديد موارد التمويل المحتملة لإزالة الكربون من قطاع الطيران بالتعاون مع الهيئات المالية والهيئات الأخرى ذات الصلة، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعاً خطط عملها إلى الإيكاو؛

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

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

١٦- **مع الإقرار** بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، تحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات

أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفاً بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

١٧- تُسَلَّم بأن من شأن وسائل التنفيذ المتناسبة مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، أن تعزِّز تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وهي تتطلب استثمارات كبيرة من الدول، وفقاً لظروفها الوطنية، وبوسع الإيكاو أن تستخدم مختلف الطرائق و/أو آليات التمويل الممكنة لتيسير التمويل ودعم الاستثمار من أجل تنفيذ تدابير محددة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران؛

١٧ مكرراً- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

(أ) الشروع في تدابير أو آليات محددة لتسهيل إمكانية الوصول، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات محددة، إلى قدرات الاستثمار الخاص، فضلاً عن التمويل من المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، من أجل المشاريع التي تساهم في إزالة انبعاثات الكربون من الطيران الدولي، وكذلك تشجيع التمويل الجديد والإضافي لهذا الغرض؛

(ب) المزيد من النظر في إنشاء مبادرة للتمويل المناخي أو آلية للتمويل في إطار الإيكاو، مع معالجة التحديات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، وتقديم تقرير إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛

(ج) تكون الفقرتان الفرعيتان (أ) و (ب) أعلاه مكملتين لبرنامج المساعدة والتعاون القوي المخصص للهدف الطموح الطويل الأجل من أجل تبادل المعلومات حول أفضل الممارسات وتقديم الإرشادات وبناء القدرات والمساعدات الفنية الأخرى. ومع الترحيب بإنشاء "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام" (ACT-SAF)، فإنه ينبغي توسيع نطاق "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب ليشمل الهدف الطموح الطويل الأجل" (ACT-LTAG) (مثل تكنولوجيات الطائرات، التحسينات التشغيلية، والتغييرات في البنية الأساسية، ووقود الطيران ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران)؛

(د) تعزيز النقل الطوعي للتكنولوجيا، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات محددة، لتمكينها من التكيف مع أحدث التكنولوجيات وتعزيز مساهمتها في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل؛

(هـ) تمشياً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، حث الدول الأعضاء في الإيكاو على تقديم مساهمات منتظمة وكبيرة إلى صندوق البيئة التابع للإيكاو، لمقابلة تكاليف أنشطة محددة تقوم بها الإيكاو بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، بهدف مساعدة الدول النامية والدول ذات الاحتياجات المحددة. كما تُشجّع الدول على تطوير مشاريع محددة في إطار برنامج الإيكاو للتعاون الفني؛

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

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

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

على تغيير المناخ وتكييف نُظْم الطيران الدولية والبنى الأساسية مع آثار تغيُّر المناخ ومخاطره؛

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

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

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

١٩ مكرراً - تدعو المجلس والدول الأعضاء إلى العمل جنباً إلى جنب مع المنظمات ذات الصلة للسعي لتحقيق أقصى مستوى ممكن من التقدم في تنفيذ تدابير داخل القطاع للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (مثل التكنولوجيا والعمليات وأنواع الوقود)، مع التسليم بأن أكبر تأثير محتمل من حيث الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران سيأتي من التدابير المتعلقة بالوقود؛

١٩ ثالثاً- تشجع المجلس والدول الأعضاء على مواكبة تكنولوجيات الطائرات المبتكرة، والأنواع الجديدة من العمليات التي تؤدي إلى خفض الانبعاثات، ووقود الطيران المستدام (SAF)، ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، من أجل التمكين من الترخيص في الوقت المناسب، وكذلك إجراء التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد الأساسية والتوصيات الدولية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو، حسب الاقتضاء. وتحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على مواصلة العمل بشأن عناصر مجموعة التدابير الخاصة بتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك الفقرات من ٢٠ إلى ٢٥ أدناه

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

(أ) أن تتظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بكفاءة متزايدة في استهلاك الوقود، وقيام المصنّعين والمشغّلين بتيسير تجديد الأساطيل الفعّالة من حيث التكلفة؛ والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛

(ب) أن تحفز على الاستثمار وتعجّله في البحث والتطوير لإنتاج طائرات جديدة لا تنتج أي انبعاثات كربونية؛

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

(أ) تحديث القاعدة القياسية بشأن ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات حسب الاقتضاء، استناداً إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛

(ب) القيام حسب الاقتضاء وفي الوقت المناسب بتحديث وتطوير القواعد والتوصيات الدولية البيئية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو فيما يتعلق بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة؛

(ج) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

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

- (أ) أن تعمل مع الشركات المصنّعة للطائرات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات والمطارات لتعجيل بتطوير وتنفيذ الأساليب التي تحقق كفاءة الوقود وإجراءات الملاحة الجوية والعمليات الأرضية من أجل الحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران، والعمل مع الإيكاو لإيصال المنافع البيئية إلى جميع الأقاليم والدول، مع مراعاة استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- (ب) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛
- (ج) العمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛
- (د) النظر في إجراء تقييم لمخاطر المناخ لتعزيز إدراج تدابير التكيف مع تغير المناخ في السياسات وعمليات التخطيط المناخية الوطنية فيما يتعلق بنظم الطيران الدولية وهيكلها الأساسية، حسب الاقتضاء؛

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

- (أ) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن التدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي والتركيز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية؛ وتشجيع الدول والجهات المعنية على تطوير إدارة الحركة الجوية التي تحقق أقصى منافع بيئية؛
- (ب) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛
- (ج) أن يواصل توفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البنايات الذكية والطاقة المتجددة والتقل المراعي للبيئة والتكيف مع تغير المناخ والتطوير المرن القادر على الصمود والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛
- (د) نشر وتحديث الإرشادات بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئياً في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛
- (هـ) تشجيع الدول على السعي على تطوير نظم الطيران والبنى الأساسية لديها على نحو يجعلها قادرة على الصمود في مواجهة تغير المناخ، مع التركيز على وضع سياسات تدمج أنشطة التخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه من أجل النهوض بالتنمية المستدامة للطيران.

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

- (أ) وضع نهج منسق في الإدارات الوطنية المعنية بالإجراءات السياسية والاستثمار لتعجيل بالقيام بما يناسب من البحوث في مجال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة لأغراض الطيران وتطويرها ونشرها واستخدامها، بما في ذلك استخدام أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛

(ب) النظر في استخدام حوافز لتشجيع استعمال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة في مجال الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)؛

(ج) العمل مع أصحاب المصلحة ذوي الصلة للتعبيل بالبحوث والترخيص والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة، وترخيص طائرات ومحركات جديدة تسمح باستخدام وقود الطائرات المستدام بنسبة ١٠٠٪ لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط إنتاج الوقود المستدام وصولاً إلى المستوى التجاري، وذلك على وجه الخصوص من خلال التشجيع على عقد اتفاقات شراء وقود الطائرات المستدام و/أو أنواع الوقود ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة، والترويج لها، فضلاً عن دعم التنفيذ في الوقت المحدد لأي تغييرات ضرورية في البنية الأساسية للمطارات وتوريد الطاقة؛ مع مراعاة التنمية المستدامة للدول؛

(د) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تقي بأن تحقق خفضاً صافياً في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛

(هـ) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، ورصد إنتاجها على المستوى الوطني؛

تطلب إلى المجلس القيام بما يلي: -٢٥

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

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

(ج) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ومراعاة التغييرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

(د) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

(هـ) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛

(و) أن يواصل تقييم التقدم المحرز في تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام والوقود منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وذلك في إطار عملية التقييم التي تُجرىها الإيكاو، وعقد المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ من أجل استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، من أجل

تحديد إطار عالمي بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ومراعاة الظروف والقدرات الوطنية.

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

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

### الملحق

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

- (أ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛
- (ب) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ج) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تساهم في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة من الناحية الإدارية؛
- (هـ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تكون فعّالة من حيث التكاليف؛
- (و) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتصف بالازدواجية ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛
- (ز) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تحد من تسرب الكربون وتشوهات الأسواق إلى أدنى حد؛
- (ح) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛
- (ط) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تقر بالإنجازات والاستثمارات السابقة واللاحقة في كفاءة وقود الطائرات وفي التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛
- (ي) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تفرض عبئاً اقتصادياً غير مناسب على الطيران الدولي؛
- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استناداً إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تجنبها، عند الضرورة؛
- (م) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛

- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على آليات السوق عن إيرادات، يوصى بشدة بأنه ينبغي تطبيقها في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بما فيها تخفيف الآثار والتكيف معها، وكذلك في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية؛
- (س) عند تحقيق خفض الانبعاثات بواسطة التدابير القائمة على آليات السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات؛
- (ع) ينبغي أن تُراعي التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرة كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

## تعديل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ الذي قدمه مجلس الإيكاو

### (مقدم من الصين)<sup>٥</sup>

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

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

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

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعدته، بناءً على طلب من الإيكاو، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

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

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي لا تزال تتمثل أقل من ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، ومن المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو النقل الجوي المطرد في البلدان النامية أساساً لتلبية احتياجاتها الاجتماعية والإقتصادية، ما لم تتخذ إجراءات تعاونية فيما بين الدول فضلاً عن الجهات المعنية الأخرى للتصدي لقضايا الطيران الدولي وتغيير المناخ؛

<sup>٥</sup> ملاحظة: يبين النص التالي التعديلات التي اقترحتها شفوياً وفد جمهورية الصين الشعبية على مشروع القرار ١/١٧ المقترح (انظر الفقرة ١٧-٣٢)، وكانت مرفقة في الأصل بالتقرير الختامي المقدم من اللجنة التنفيذية إلى الجلسة العامة (ورقة العمل A41-WP/658 P/54)

**ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ يتمثل في تحقيق استقرار تركيزات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون وقوع تدخل يشكل خطراً على نظام المناخ؛**

**ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ١٦/٢/٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) الى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الإيكاو (المادة ٢-٢)؛**

**ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغير المناخ، في سياق التنمية المستدامة والجهود لاستئصال الفقر، بما في ذلك قصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم على أقل من درجتين مئويتين بكثير فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ومواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١.٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، تقر بأن هذا سيخفف بقدر كبير مخاطر تغير المناخ وآثاره؛**

**ولما كان ميثاق غلاسكو للمناخ، الذي اعتمده مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في نوفمبر ٢٠٢١، يعيد التأكيد على الهدف العالمي الطويل الأجل المتمثل في إبقاء الزيادة في متوسط درجة الحرارة العالمية عند أقل بكثير من درجتين مئويتين فوق مستويات ما قبل عصر النهضة الصناعية ولمواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١.٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، مع الاعتراف بأن من شأن ذلك أن يقلل بشكل كبير من مخاطر تغير المناخ وآثاره، كما يعترف ميثاق غلاسكو للمناخ بأن تأثيرات تغير المناخ ستكون أقل بكثير عندما تكون الزيادة في درجات الحرارة بمقدار ١.٥ درجة مئوية مقارنة بـ ٢ درجة مئوية ويقرر مواصلة الجهود لحصر الزيادة في درجة الحرارة في حد لا يتجاوز ١.٥ درجة مئوية؛**

**وإذ تعترف بأن مدى فعالية تنفيذ البلدان النامية لجهودها الرامية إلى التخفيف سيتوقف على التنفيذ الفعّال من جانب البلدان المتقدمة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ لالتزاماتها ببروتوكول طوكيو واتفاق باريس فيما يتعلّق بالموارد المالية ونقل التكنولوجيا، وسيأخذ في الاعتبار التام أن التنمية الاقتصادية والاجتماعية، والقضاء على الفقر يقفان على رأس الأولويات العليا للبلدان النامية.**

**وإذ تعترف بالحاجة إلى دراسات جدوى بشأن الأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمده الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دوراتها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين والأربعين في الأعوام ٢٠١٣ و ٢٠١٦ و ٢٠١٩ على التوالي؛**

**ولما كانت تدرك العمل الذي اضطلعت به الإيكاو لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفها درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١.٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛**

**وإذ تسلّم ترحب بتبادل المعلومات والعملية التشاورية بشأن الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، بما في ذلك تقييم الإيكاو لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران، وعقد حوارات الإيكاو العالمية في مجال الطيران بشأن الجدوى من تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل والاجتماع الرفيع المستوى، منذ الدورة الأربعين للجمعية**

العمومية للإيكاو؛

**وتسلّم** بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي عرض تقييماً لجدوى السيناريوهات الممكنة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، يعمل كأساس للنظر في الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل؛

**وتسلّم** أيضاً بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي كان من الممكن أن يكمل مهمة الفرقة الخاصة المعنية بالأهداف الطموحة طويلة الأجل التابعة للجنة حماية البيئة، قد أقرّ بعدم القيام بإجراء دراسات مُفضّلة عن التأثير في النمو فضلاً عن التكاليف في البلدان النامية، وهو ما كانت الدورة الماضية للجمعية العمومية قد طلبته؛

**وتسلّم** وتلاحظ بأن الأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي الرامية إلى تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً وإبقاء صافي الانبعاثات من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى لا تحقق الخفض بالمستوى اللازم للحد من إسهام الانبعاثات المطلقة للطيران في تغير المناخ، وبأن ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

**وتسلّم** بأن أي أهداف عالمية طموحة للطيران الدولي لا يمكن تحقيقها ما لم تمتلك البلدان المتقدمة لالتزاماتها الدولية من خلال الاضطلاع بانبعاثات "صافية ناقصة" إلى حد كبير في مجال طيرانها قبل عام ٢٠٥٠ بكثير لإخلاء حيز كربوني لنمو البلدان النامية وتوفير موارد مالية جديدة وإضافية، بما في ذلك من أجل نقل التكنولوجيا التي تحتاج إليها البلدان النامية لتعزيز مساهماتها في تحقيق الأهداف؛

**وتؤكد** أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران، وتلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والمجلس الدولي لطيران الأعمال ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء [نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي]، بمواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١.٥٪ سنوياً من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداءً من عام ٢٠٢٠، وخفض الانبعاثات بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ بالمقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥، وتحقيق هدف طويل الأجل يتمثل في الوصول إلى صافي انبعاثات كربون صفرية بحلول عام ٢٠٥٠؛

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

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

**وتسلم** بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستيق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية أو اتفاق باريس، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في أي منهما؛

**وتشير** إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل، يتكون من مجموعة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا وأنواع وقود الطيران المستدام، والتحسينات التشغيلية، والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات وإمكانية تطوير قواعد قياسية وإرشادات مستصوبة؛

**وإقراراً منها** بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المصنعة اليوم تزيد كفاءتها في

استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي، مع ملاحظة مستوى غير مسبوق من التكنولوجيات والابتكارات الجديدة الناشئة نحو التحول الأخضر في مجال الطيران؛

**وإذ ترحب** بتقرب اعتماد قاعدة قياسية بشأن ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات من قبل المجلس في مارس ٢٠١٧ وضرورة الحفاظ على تحديث هذه القاعدة القياسية استناداً إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛

**وتسليم** بضرورة التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية والإرشادات الصادرة عن الإيكاو في مجال البيئة فيما يتعلق بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة، حسب الاقتضاء؛

**واعترافاً** منها بالعمل المضطلع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهاج عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

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

**وإذ ترحب** بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي استُكمل بالنسبة للحمزة صفر والحمزة ١ ونتائج التحليل العالمي لكفاءة الطيران الأفقي والرأسي؛

**وترحب** بعقد ندوات الإيكاو عن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩ ونوفمبر ٢٠٢١، **وتعترف** بالدور الهام للمطارات في توزيع مصادر مبتكرة جديدة للطاقة على النقل الجوي؛

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

**وتشير** أيضاً إلى أن المؤتمر الأول للطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) قد وضع إطاراً عالمياً للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديل تم من خلاله إحراز تقدم، وعمليات تحويل الوقود، بما في ذلك العدد المتزايد من عمليات اتفاقيات الوقود، والمطارات التي تقوم بتوزيع هذه الأنواع من الوقود من أجل مزيد من الرحلات التجارية؛

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

**وتقرّ** بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود المستدام للطيران سهل الإحلال تم إثباتها، وأن هذه الأنواع من الوقود سيكون لها أكبر الأثر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠، ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

**وتسليم** بالتطورات المستمرة في أنواع الوقود السهل الإحلال مثل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة من أجل الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، **وإذ ترحب** بتطوير أنواع جديدة من الوقود ومصادر الطاقة النظيفة للطيران، بما في ذلك استخدام الهيدروجين ومصادر الطاقة الكهربائية المتجددة؛

**وتسليم** أيضاً بوجود اختلال كبير في التوازن بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية في مجال البحث والتطوير ونشر أنواع

وقود جديدة ومصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران مثل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، وأن زيادة الدعم المالي والتكنولوجي للبلدان النامية سيسمح بخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بشكل متنسق في مجال الطيران على الصعيد العالمي.

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

**وتقرّر** بأن معايير الاستدامة وترخيص الاستدامة وتقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود يجري إعدادها وتحديثها في إطار العمل الجاري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)؛

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

**وتشير** إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال من أجل إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، وأن هذه المبادئ التوجيهية قد أُعدت على النحو الوارد في قراري قرارات الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢ و ٤٠-١٨، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

**وتلاحظ** أن المنظمة اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمسها مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات إقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الإيكاو Doc 9988 "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الإيكاو للمنافع البيئية وأداة منحنى تكلفة التخفيض الهامشي؛

**وترحّب** بأنه، اعتباراً من يوليو ٢٠٢٢، قامت طوعاً ١٣٣ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٨ في المائة من الحركة الجوية العالمية، بإعداد خطط عملها وتقديمها إلى الإيكاو؛

**وتسَلَّم** بضرورة مواصلة تطوير وتحديث خطط عمل الدول، بما في ذلك التحديد الكمي لمنافع خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون باستخدام أدوات سهلة من أجل الطيران المستدام والبنى الأساسية، مع التركيز على الابتكارات المُستلهمة من البيئة؛ **وتسَلَّم** باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على التصدي للتحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

**وتؤكد** أنه ينبغي وضع تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول إلى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات في أقرب وقت ممكن، **وتسَلَّم** بالحاجة الملحة إلى تشكيل مجموعة عمل تابعة لمجلس الإيكاو لوضع خطط وبرامج ملموسة لمساعدة البلدان النامية من حيث التمويل والتكنولوجيا وبناء القدرات؛

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

وترحب بإطلاق "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال أنواع وقود الطيران المستدام" لدعم تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام، بما في ذلك إبرام شراكات فيما بين الدول والجهات المعنية ذات الصلة، وذلك تمشياً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"،

وتسليم بأنه وفقاً لأحدث التقارير الصادرة عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، لوحظ إحرار تقدم بشأن وضع خطط التكيف مع تغير المناخ وتنفيذها على مستوى جميع القطاعات والأقاليم، بيد أنه لا يزال موزعاً بشكل غير متساوٍ، مع ملاحظة وجود عدة ثغرات في التكيف، بما في ذلك نقاط ضعف محتملة بشأن البنى الأساسية الرئيسية للنقل مثل نظم الطيران الدولية والبنى الأساسية، مما يعني أنه يجب أن يُراعى في إعداد القواعد القياسية الخاصة بتصميمها إيلاء الاعتبار الواجب لمراعاة المخاطر والآثار المناخية المتوقعة؛

وتسليم بالحاجة إلى الظروف التمكينية من أجل تنفيذ تدابير التكيف الطويلة الأجل مع تغير المناخ، لا سيما بالنسبة للأجزاء الأضعف من منظومة الطيران والبنى الأساسية، الأمر الذي من شأنه أن يعزز مستوى تأهب قطاع الطيران الدولي للأحداث القصوى والمعاكسة المتصلة بالمناخ؛

وتسليم بأهمية العمل المضطلع به للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة، إلى جانب الخيارات المحددة لتدابير التكيف؛

وتسليم أيضاً بأن التدفقات المالية العالمية الحالية للتكيف غير كافية لتنفيذ خيارات التكيف، بل وتوقعها، لا سيما في البلدان النامية؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٤٠-١٧، ٤١/..: "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٠-١٩ ٤١/..: "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)"، محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣ و ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ للجمعية العمومية، ويشكّل البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- تطلب من المجلس:

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

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

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

٣- تؤكد مجدداً على ما يلي:

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

(ب) ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي ستخفض الانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

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

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

٦- تقرر أيضاً، دون أن تتسبب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الإيكاو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولا سيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ والدعم المالي والتكنولوجي الذي تحصل عليه البلدان النامية، وأنّ الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخفّفة، مع التسليم أيضاً بأنه ينبغي للبلدان المتقدمة أن تحدد أهدافاً مطلقاً أكثر طموحاً لخفض الانبعاثات في قطاعات الطيران الخاصة بها لتعويض الزيادة في الانبعاثات الناتجة عن نمو النقل الجوي في الدول النامية، وأن تقدم دعماً مالياً جديداً وإضافياً للبلدان النامية لمساهماتها الإضافية في تحقيق الهدف؛

٧- توافق على أن تستعرض خلال دورتها الثانية والأربعين الهدف المبين في الفقرة ٦ أعلاه في ضوء التقدم المحرز صوب تحقيق الهدف، والدراسات بشأن جدوى تحقيقه والمعلومات في هذا الشأن الواردة من الدول؛

٨- تطلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء في الإيكاو، مواصلة استكشاف الجدوى الشاملة لتحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي (LTAG) يتمثل في الوصول إلى انبعاثات كربونية صافية صفرية، انطلاقاً من تقرير الإيكاو بشأن جدوى تحقيق هدف طموح طويل الأجل، ومن خلال إجراء مزيد من الدراسات التفصيلية لتقييم إمكانية تحقيقه اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً وأثاره على النمو وكذلك التكاليف عبر المناطق، ولا سيما البلدان النامية، للسماح بزيادة الثقة واليقين والعدالة المناخية. وينبغي أن يتضمن هذا التقييم معلومات من الدول الأعضاء عن تجاربها في العمل من أجل تحقيق الطيران الأخضر؛

٩- تقرر كذلك تشجيع الدول الأعضاء في الإيكاو على تقديم مساهمات محددة وطنياً لتحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل متفق عليه لقطاع الطيران الدولي يتمثل في انبعاثات كربونية صافية صفرية استناداً إلى عملية استكشاف الجدوى المبيّنة في الفقرة ٨ أعلاه، دعماً لتنفيذ اتفاق باريس، مع الاعتراف بالظروف الخاصة للدول وقدرات كل منها، ولا سيما البلدان النامية (على سبيل

المثال مستوى التنمية ونضج أسواق الطيران والنمو المستدام لطيرانها الدولي والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتطوير النقل الجوي؛ وضرورة دعم البلدان النامية لكي تساهم بشكل فعال في تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل المتفق عليه؛ وأن بلوغ ذروة انبعاثات الكربون وتحييدها بالنسبة للطيران سيستغرق وقتاً أطول في البلدان النامية، وأن البلدان المتقدمة، إذ تمثل للالتزاماتها بموجب القوانين الدولية المتعلقة بالمناخ، ينبغي لها أن تحقق صافي انبعاثات أكثر انخفاضاً بحلول السنة المستهدفة لإخلاء حيز كربوني لكي تتمكن البلدان النامية من النمو وأن تقدم الدعم للبلدان النامية؛

١٠- مع الاعتراف بأن الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل هو هدف طموح عالمي جماعي، ولا يوضع واجبات أو التزامات محدّدة في شكل أهداف للحد من الانبعاثات على الدول بصورة فردية، تحث كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف بطريقة مستدامة اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً لمسؤولياتها المشتركة ولكن متباينة.

١١- تسلّم بأن مستوى الطموح في الأهداف العالمية الطموحة للطيران الدولي يتناسب مع فعالية وإضافة الموارد المالية ونقل التكنولوجيا التي تقدمها البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية، امتثالاً لالتزاماتها الدولية؛

١٢- تطلب إلى المجلس تشكيل لجنة متخصصة لوضع خطط ملموسة للشروع في اتخاذ تدابير أو إعداد آليات محددة من أجل تسهيل حصول البلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة على الموارد المالية العامة والخاصة بشكل أفضل، وتنمية وتعزيز القدرات والتكنولوجيات المحلية لمعالجة مسألة الطيران الدولي وتغير المناخ، وتقديم تقرير إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر:

(أ) إنشاء وحدة نموذجية بشأن "آلية المساعدة القائمة على احتياجات البلدان النامية" في إطار قسم تغير المناخ على الموقع الإلكتروني للإيكاو، وتوفير ضمانات فنية كافية للبلدان النامية لكي تقدم احتياجاتها من المساعدة من خلال الموقع في أي وقت؛

(ب) تعزيز التعاون في نقل التكنولوجيا، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة، لتمكينها من التكيف مع أحدث التكنولوجيات الملائمة وتعزيز مساهمتها في الأهداف الطموحة العالمية؛

(ج) النظر في إنشاء صندوق للمناخ في إطار الإيكاو، ومعالجة الصعوبات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، واقتراح مبلغ المنح السنوية التي يجب أن تساهم بها البلدان المتقدمة في الصندوق لضمان انتقال عادل للبلدان النامية، وتعزيز تعاون الإيكاو مع المؤسسات المالية الدولية الأخرى لإتاحة مزيد من الموارد المالية لتغطية التكاليف التي تتكبدها البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة للمساهمة في الأهداف الطموحة العالمية؛

(د) ترحيباً بإنشاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، بما يتماشى مع روح التعاون لمبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، ينبغي توسيع نطاقه لإضافة الدعم لتنفيذ التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات في برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل (على سبيل المثال، تكنولوجيات الطائرات، والتحسينات التشغيلية، وتغييرات البنية الأساسية، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى للطيران).

١٣- تطلب من المجلس أن يرصد بانتظام التقدم المحرز في تنفيذ جميع عناصر مجموعة التدابير نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل، بما في ذلك من خلال، على سبيل المثال لا الحصر: إجراء تقييم دوري للموارد المالية الجديدة والإضافية، بما في ذلك الموارد المخصصة لنقل التكنولوجيا، التي تقدمها البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية؛ وعملية الإيكاو للتقييم البيئي،

واستعراض رؤية الإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام، ومزيد من التقييم لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وأثار التكلفة المترتبة عن تغير المناخ على الطيران الدولي وعلى المناطق والبلدان، لا سيما البلدان النامية، وتأثير الجهود المبذولة لتحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل في جميع البلدان على أثار النمو والتكلفة، لا سيما في البلدان النامية؛ ورصد المعلومات المتأتية من خطط العمل الوطنية بخصوص خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، ووسائل التنفيذ. ولهذا الغرض، سينظر المجلس في المنهجيات اللازمة لرصد التقدم، وتقديم تقرير إلى الدورة المقبلة للجمعية العمومية للإيكاو؛

١٤- **تشجع** أيضاً جميع الدول على أن تقدم طوعاً للإيكاو وتحديث خطط عمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، مع بيان السياسات والإجراءات وخرائط الطريق، بما في ذلك التوقعات والإجراءات على المدى الطويل، والتقارير السنوية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي؛

١٥- **تدعو** الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بحلول نهاية يونيو ٢٠٢٤ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، وينبغي ويفضل التشجيع على أن تتضمن خطط العمل تلك معلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كماً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، ومعلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها لتنفيذ التدابير، وكذا الدعم المالي الذي حصلت عليه الدول النامية؛

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

١٧- **تطلب** من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠٢٤، بما في ذلك من خلال التعاون والمساعدات فيما يخص تحديد موارد التمويل المحتملة لإزالة الكربون من قطاع الطيران بالتعاون مع الهيئات المالية والهيئات الأخرى ذات الصلة، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعاً خطط عملها إلى الإيكاو؛

١٨- **تطلب** إلى المجلس أن يحافظ على القواعد القياسية والمنهجيات المناسبة وآلية قياس/تقدير ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، و**تشجع** الدول كذلك على دعم عمل الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مع احترام السيادة الوطنية وتجنب إلقاء عبء لا داعي له على عاتق الدول، ولا سيما البلدان النامية؛

١٩- **تطلب** إلى المجلس أن يطلب إلى يدعو الدول إلى مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي وأن يبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في الدول، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم الذي تحرزه الدول إزاء إجراءات التنفيذ لمعالجة مسألة الطيران الدولي وتغير المناخ في المقطع، بناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

٢٠- **مع الإقرار** بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة

عن جميع المصادر، تحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفاً بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

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

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

(أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي إلى خفض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي أو الحد منه، ويجري مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ وتكييف نُظُم الطيران الدولية والبنى الأساسية مع آثار تغير المناخ ومخاطره؛

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

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

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

٢٣- **تدعو** المجلس والدول الأعضاء إلى العمل جنباً إلى جنب مع المنظمات ذات الصلة للسعي لتحقيق أقصى مستوى ممكن من التقدم في تنفيذ تدابير داخل القطاع للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (مثل التكنولوجيا والعمليات وأنواع الوقود)، بطريقة منسقة ومتناسقة لتجنب الآثار السلبية على التنمية الاجتماعية والاقتصادية للبلدان النامية، مع التسليم بأن أكبر تأثير محتمل من حيث الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران سيأتي من التدابير المتعلقة بالوقود؛

٢٤- **تشجع** المجلس والدول الأعضاء على مواكبة تكنولوجيات الطائرات المبتكرة، والأنواع الجديدة من العمليات التي تؤدي إلى خفض الانبعاثات، ووقود الطيران المستدام (SAF)، ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى بما يتماشى مع روح التعاون التي تتسم بها مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، من أجل التمكين من الترخيص في الوقت المناسب، وكذلك إجراء التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد الأساسية والتوصيات الدولية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو، حسب الاقتضاء. وتحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على مواصلة العمل بشأن عناصر مجموعة التدابير الخاصة بتحقيق الهدف الطويل الأجل الطيران المستدام، بما في ذلك الفقرات من ٢٥ إلى ٣٠ أدناه

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

(أ) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بكفاءة متزايدة في استهلاك الوقود، وقيام المصنّعين والمشغلين بتيسير تجديد الأساطيل الفعالة من حيث التكلفة؛ والعمل معاً من خلال الإيكاو

لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛

(ب) أن تحفز على الاستثمار وتعجبه في البحث والتطوير لإنتاج طائرات جديدة مراعية للبيئة؛

-٢٦ **تطلب** إلى المجلس القيام بما يلي:

(أ) تحديث القاعدة القياسية بشأن ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات حسب الاقتضاء، استناداً إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛

(ب) القيام، حسب الاقتضاء، بوضع إجراءات ترخيص تكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة، بما في ذلك أساس إصدار تراخيص الطائرات التي تعمل بالطاقة الكهربائية كأولوية؛

(ج) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

-٢٧ **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) أن تعمل مع الشركات المصنّعة للطائرات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات والمطارات لتعجيل بتطوير وتنفيذ الأساليب التي تحقق كفاءة الوقود وإجراءات الملاحة الجوية والعمليات الأرضية من أجل الحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران، والعمل مع الإيكاو لإيصال المنافع البيئية إلى جميع الأقاليم والدول، مع مراعاة استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

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

(ج) العمل معاً من خلال وكالات الأمم المتحدة، أي الإيكاو، لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛

(د) النظر في إجراء تقييم لمخاطر المناخ لتعزيز إدراج تدابير التكيف مع تغير المناخ في السياسات وعمليات التخطيط المناخية الوطنية فيما يتعلق بنظم الطيران الدولية وهيكلها الأساسية، حسب الاقتضاء؛

-٢٨ **تطلب** إلى المجلس القيام بما يلي:

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

(ب) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

(ج) أن يواصل توفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البنايات الذكية والطاقة المتجددة والتنقل المراعي للبيئة والتكيف مع تغير المناخ والتطوير المرن القادر على الصمود والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛

- (د) نشر وتحديث الإرشادات بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئياً في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛
- (و) تشجيع الدول على السعي على تطوير نُظُم الطيران والبنى الأساسية لديها على نحو يجعلها قادرة على الصمود في مواجهة تغيّر المناخ، مع التركيز على وضع سياسات تدمج أنشطة التخفيف من حدة تغيّر المناخ والتكيّف معه من أجل النهوض بالتنمية المستدامة للطيران.

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

- (أ) وضع نهج منسق في الإدارات الوطنية المعنية بالإجراءات السياسية والاستثمار للتعجيل بالقيام بما يناسب من البحوث في مجال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة لأغراض الطيران وتطويرها ونشرها واستخدامها، بما في ذلك استخدام أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ونشرها واستخدامها، وفقاً للظروف الوطنية لكل منها؛
- (ب) النظر في استخدام حوافز لتشجيع استعمال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة في مجال الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)؛
- (ج) العمل مع الجهات المعنية لتعجيل النظر في تدابير تدعم البحوث والترخيص والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة، وترخيص طائرات ومحركات جديدة تسمح باستخدام وقود الطائرات المستدام بنسبة ١٠٠٪ لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط إنتاج الوقود المستدام وصولاً إلى المستوى التجاري، وذلك على وجه الخصوص من خلال تشجيع وتعزيز اتفاقيات شراء أنواع وقود الطيران المستدام و/أو أنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة دعم التنفيذ في الوقت المحدد لأي تغييرات ضرورية في البنية الأساسية للمطارات وتوريد الطاقة؛ مع مراعاة الظروف الوطنية والتنمية المستدامة للدول؛
- (د) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تفي بأن تحقق خفضاً صافياً في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛
- (هـ) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، ورصد إنتاجها على المستوى الوطني؛

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

- (أ) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعّالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ويسهّل إقامة شراكات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر نظيفة ومتجددة للطاقة من أجل الطيران، بما في ذلك أنواع مستدامة من وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، من خلال حلقات دراسية إقليمية؛

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

- (ج) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران المستدام، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع وقود الطيران المستدام، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛
- (هـ) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛
- (و) أن يواصل تقييم التقدم المحرز في تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام والوقود منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وذلك في إطار عملية التقييم التي تُجرىها الإيكاو، وعقد المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ من أجل استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، من أجل تحديد إطار عالمي بما يتماشى مع روح التعاون التي تتسم بها مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ومراعاة الظروف والقدرات الوطنية.

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

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

### الملحق

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

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

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

## البند ١٨ من جدول الأعمال: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

١٨-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلساتها الثالثة والرابعة والخامسة عشرة، في موضوع حماية البيئة استناداً إلى التقارير المُقدّمة إليها من المجلس حول التقدّم الذي أحرزته أنشطة المنظمة بشأن تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)، وذلك على النحو الوارد في ورقة العمل WP/370، ونظرت في مقترحات المجلس بشأن تحديث قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩ - "البيان المؤخّذ بسياسات وممارسات الإيكواو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)" (WP/371). وبالإضافة إلى ذلك، قدّمت الدول والمراقبون ١٦ ورقة عمل: ١٦٩ و ١٧٤ و ١٨١ و ٢١١ و ٢٢٧ و ٤٣٢ و ٤٣٣ و ٤٣٧ و ٤٦٥ و ٤٦٨ و ٤٦٩ و ٤٨٥ و ٤٨٧ و ٤٩٥ و ٤٩٥ و ٥٦٨ و ٥٨١.

٢-١٨ وأعطى الرئيس الكلمة لممثل اتحاد النقل الجوي الدولي، الذي أبلغ اللجنة عن سحب ورقة العمل WP/467 بينما أعرب عن دعمه للمنظمة لتنفيذ خطة كورسيا. وقال إن سحب ورقة العمل ينبع من الرغبة في ضمان المحافظة على الوحدة في اتفاق يتم في إطار الإيكاو بوصفه التدبير الاقتصادي الوحيد الكفيل بالتحكم في بصمة الكربون.

٣-١٨ وفي ورقة العمل WP/370، أفاد المجلس عما أحرزته أنشطة الإيكاو من تقدّم بشأن "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (خطة كورسيا) منذ انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية، بما في المستجدات بشأن القواعد والتوصيات الدولية المُتعلّقة بخطة كورسيا وعناصر التنفيذ الأخرى ذات الصلة بخطة كورسيا، وأنشطة دعم التنفيذ المُقدّمة في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)، فضلا عن الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢.

٤-١٨ وفي ورقة العمل WP/371، قدّم المجلس اقتراحا بفتح القرار ٤٠-١٩، في ضوء التطورات التي استُجِدّت منذ انعقاد الجمعية العمومية السابقة، بما في ذلك توصياته المنبثقة عن الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (لجنة حماية البيئة (CAEP))، بما في ذلك التغييرات التي أُدخلت على خط الأساس المرجعي الخاص بخطة كورسيا واستخدام عوامل النمو القطاعية والفردية لحساب متطلّبات التعويض الخاصة بمشغّل الطائرات بمقتضى خطة كورسيا.

٥-١٨ وفي ورقة العمل WP/468، شرحت الصين اقتراحها بشأن تنفيذ خطة كورسيا من خلال خطط محددة وطنيا، ووضع منهجيات للاستعراض الدوري للخطة. وأعرب في الورقة عن رأي مفاده أنه لتفادي أي تشوهات في السوق بسبب خطة كورسيا، ولتحسين فعالية تنفيذ الخطة، ينبغي وضع إطار للخطط المحددة وطنيا بغرض تنفيذ خطة كورسيا لتمكين كل دولة من تحديد قواعد وأطر التنفيذ الخاصة بها، والتي من شأنها أن تخضع لاستعراض فني تجريه الإيكاو. وفيما يتعلق بالاستعراض الدوري لخطة كورسيا، اقترح في الورقة تشكيل فريق عمل يكون معنيا باستعراض خطة كورسيا، من شأنه أن يُكلّف باقتراح نظام لمؤشرات التقييم يستند إلى المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق (المرفق بالقرار ٤٠-١٨).

٦-١٨ وفي ورقة العمل WP/469، أوضحت الصين مواقفها وتوصياتها بشأن الأهداف والتدابير المُتعلّقة بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي. وفيما يتعلق بخطة كورسيا، أعرب في الورقة عن رأي مفاده أن برامج ومعايير تنفيذ خطة كورسيا الحالية القائمة على هدف الإيكاو المتمثل في النمو المحايد للكربون اعتبارا من عام ٢٠٢٠ فصاعدا (CNG2020) لا تتسق مع القوانين الدولية والمبادئ الأساسية لإدارة المناخ العالمي، وأنه بدون وفاء البلدان المتقدمة، من خلال الإيكاو، بالتزاماتها الدولية بمقتضى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ، فسوف تُحرم البلدان النامية من التمتع بفرص عادلة للتنمية.

٧-١٨ في ورقة العمل WP/487، تناولت الجمهورية الدومينيكية بالتفصيل التقدّم المُحرز فيما يتعلق بتغيّر المناخ ومبادراتها الرامية إلى الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو بشأن خطة كورسيا. وأعرب في الورقة عن تأييدها لمواصلة بناء قدرات الدول من أجل وضع مشاريع بيئية تفي بمعايير وحدة الانبعاثات في إطار خطة كورسيا. كما اقترحت الورقة أن تقوم الجمعية العمومية بتشجيع اتخاذ إجراءات ملموسة لإتاحة التمويل ونقل التكنولوجيا من أجل الدول النامية، لا سيما تلك المشاريع المُنفّذة في إطار خطة كورسيا.

٨-١٨ وفي ورقة العمل WP/433، أوضحت الهند آراءها بشأن الاستعراض الدوري لخطة كورسيا، وشرحت تفاصيل ما يمكن للمجلس أن يأخذه في الاعتبار في عمليات الاستعراض المقبلة لخطة كورسيا، واقترحت الورقة تحديدا تحسين عمليات استعراض خطة كورسيا باستخدام المبادئ التوجيهية للتدابير القائمة على آليات السوق المُدرجة في المرفق بقرار الجمعية العمومية

٤٠-١٨، كما قُدمت الورقة توصيات أخرى إلى المجلس، تتضمن التوصية بمعالجة التأثير السلبي في نمو قطاع الطيران المدني الدولي نتيجة لعوامل مثل جائحة فيروس كورونا، وذلك من خلال تقييم خط الأساس المرجعي لخطة كورسيا، وعوامل النمو القطاعية والفردية، فضلا عن إدراج مسألة الضمانات في تصميم خطة كورسيا وتقييمها.

١٨-٩ وفي ورقة العمل WP/568، أبرزت نيوزيلندا أنه ينبغي الإبقاء على طموح خطة كورسيا أو تعزيزه، وينبغي أن يكفل خط الأساس المرجعي حدوث التعويض في السنوات المقبلة. وأعرب في الورقة عن رأي مفاده أنه يمكن لخطة كورسيا أن تضطلع بدور في تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل.

١٨-١٠ وفي ورقة العمل WP/169، ناقش الاتحاد الروسي، في معرض إعرابه أيضا عن آرائه بشأن هدف طموح طويل الأجل (انظر البند ١٧ من جدول الأعمال)، الصلة المحتملة بين تحديد هدف طموح طويل الأجل وبين خطة كورسيا. وفي هذا السياق، ادعت الورقة أن تنفيذ خطة كورسيا لا يتماشى مع تنفيذ هدف طموح طويل الأجل في المستقبل، ويرجع ذلك أساسا إلى اعتماد خطة كورسيا على وحدات الانبعاثات التي تنشأ من خارج قطاع الطيران، مما يؤدي إلى تدفق رأس المال من القطاع، الأمر الذي يعوق التحديث وتحقيق هدف طموح طويل الأجل. كما أعربت الورقة عن رأي يتمثل في ضرورة التطور في الانتقال من تنفيذ خطة كورسيا إلى تنفيذ أنشطة في إطار الهدف الطموح طويل الأجل، وأوردت اقتراحاً يدعو الدول الأعضاء إلى عدم استخدام التدابير الإقليمية القائمة على السوق التي تستند إلى تداول حصص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران المدني الدولي.

١٨-١١ وفي ورقة العمل WP/432، أعربت الولايات المتحدة عن تأييدها لمواصلة تنفيذ خطة كورسيا بوصفها عنصرا حاسما ضمن سلة الإيكاو للتدابير الرامية إلى معالجة الآثار المناخية للطيران الدولي. وأعرب في الورقة عن رأي مفاده أنه ينبغي للإيكاو أن تؤكد طموح خطة كورسيا المناخي والتزامها ومصداقيتها بينما قطاع الطيران أخذ في التعافي من جائحة فيروس كورونا. وفي هذا السياق، شددت الورقة على أنه ينبغي للإيكاو أن تحدد خط أساس مرجعي واضح ومؤكد لجميع المراحل المتبقية من خطة كورسيا، دون تراجع عن هدف الإيكاو المتمثل في النمو المحايد للكربون اعتبارا من عام ٢٠٢٠ فصاعدا. كما أوجزت الورقة وجهات نظرها بشأن الصلة المحتملة بين نظام الرصد والإبلاغ والتحقق بشأن تنفيذ خطة كورسيا (CORSIA MRV) والحاجة إلى تتبع ورصد استخدام وقود الطيران المستدام مع تزايد نشر استخدامه على الصعيد العالمي.

١٨-١٢ وفي ورقة العمل WP/465، سلطت الدول الأربع والخمسون الأعضاء<sup>٦</sup> في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (الجنة أفكاك)، الضوء على تنفيذ الدول الأفريقية الأعضاء لخطة كورسيا. وأعرب في الورقة عن رأي مفاده أن خطة كورسيا لا تزال هي التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق فيما يتعلق بالانبعاثات الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي. كما تناولت الورقة بالتفصيل التحديات التي تواجه قطاع الطيران في أفريقيا نتيجة لجائحة فيروس كورونا، وأعربت عن آرائها بشأن التغييرات المحتملة في عناصر تصميم خطة كورسيا. واقترحت تحديدا إزالة عامل النمو الفردي؛ واستخدام متوسط انبعاثات عام ٢٠١٩ كخط الأساس المرجعي لخطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية بدلا من متوسط عامي ٢٠١٩ و ٢٠٢٠؛ والإبقاء على الإعفاء من شرط التعويض لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. وفيما يتعلّق بالاستعراض الدوري لخطة كورسيا، اقترحت الورقة أن يحدد المجلس لذلك نطاقا ومنهجية واضحين. وأعرب في الورقة عن دعمها لأنشطة برنامج الإيكاو

<sup>٦</sup> الجزائر، أنغولا، بنين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، الرأس الأخضر، جمهورية إفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، ساحل العاج، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، سوازيلاند، إثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) وشُدِّت على ضرورة استمرار تقديم الدعم للدول الأفريقية في مجال بناء القدرات.

١٣-١٨ وفي ورقة العمل WP/485، أوجزت الأرجنتين، بدعم من ثلاث دول أعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC): إكوادور والجمهورية الدومينيكية وكوستاريكا، الإجراءات المتخذة لتنفيذ خطة كورسيا. وشُدِّت الدول على التحديات المرتبطة بعدم وجود كيانات تحقّق معتمدة في الإقليم، وعلى التحديات الإضافية المُتعلِّقة بإلغاء عمليات التحقّق في الموقع نتيجة لقيود السفر المفروضة بسبب جائحة فيروس كورونا. واقترحت الدول أن تقوم الإيكاو بتشجيع اعتماد المزيد من كيانات التحقّق لضمان وفاء البلدان والمشغلين في الوقت المناسب بمتطلبات الرصد والإبلاغ والتحقّق بشأن تنفيذ خطة كورسيا. كما أيّدت الدول أيضا أنشطة برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)، وشُدِّت على أهمية مواصلة أنشطة بناء القدرات، لا سيما في الدول النامية.

١٤-١٨ وفي ورقة العمل WP/495، التفتيح رقم ١، شجعت كندا واليابان وكينيا والمكسيك وجمهورية كوريا ورواندا وسويسرا وتركيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، وبدعم من ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية وسان مارينو وصربيا وأوكرانيا الجمعية العمومية على السعي إلى زيادة الطموح البيئي لخطة كورسيا إلى أقصى قدر ممكن ضمانا لاستمرار مصداقية الخطة والسمعة الطيبة للإيكاو وخطتها المناخية الرائدة عالميا، مع الموازنة بعناية بين طموح الخطة وتطبيقها عمليا تقاديا لإثقال كاهل قطاع الطيران الذي لا يزال في طور التعافي من جائحة فيروس كورونا، وتقاديا لإجراء تغييرات أوسع نطاقا على تصميمها. كما شجعت الدول التي لم تتضمن بعد إلى الخطة إلى الانضمام إليها طوعا.

١٥-١٨ وفي ورقة العمل WP/181، أعربت الدول المؤلفة لمؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)<sup>٧</sup> عن تأييدها لأنشطة التنفيذ الجارية لخطة كورسيا، مبرزة المشاركة الطوعية لدول إضافية على الرغم من مساهمتها المحدودة في الانبعاثات العالمية والآثار الضارة لجائحة فيروس كورونا. وشُدِّت الورقة على ضرورة استمرار توفير الدعم الفني والمزيد من التوجيه لتسهيل تنفيذ خطة كورسيا.

١٦-١٨ وفي ورقة العمل WP/437، أعربت الجمهورية التشيكية، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه<sup>٨</sup>، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)<sup>٩</sup>، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، عن تأييدها لأنشطة التنفيذ الجارية لخطة كورسيا، مبرزة المشاركة الطوعية لجميع الدول الأربع وأربعين الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني في المرحلة التجريبية كدليل على التزامها بالتنفيذ الناجح للمخطط، مع الإشارة أيضا إلى أهمية استمرار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA). وأوجزت الدول آراءها بشأن الاستعراض الدوري لخطة كورسيا، مُشَدِّدة على أن الاستعراض يمثل طريقة لضمان أن تظل خطة كورسيا ملائمة للغرض منها طوال فترة تنفيذها متشيا مع السياسة المناخية في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك مستوى طموح خطة كورسيا، في حين يمكن

<sup>٧</sup> بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا

<sup>٨</sup> النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، التشيك، الدنمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، المجر، أيرلندا، إيطاليا،

لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطا، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا والسويد

<sup>٩</sup> ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا والمملكة المتحدة

تغطية اعتبارات أكثر جوهرية في عمليات الاستعراض اللاحقة. كما أعربت الدول عن رأي مفاده أنه ينبغي للجمعية العمومية أن تعيد تأكيد خط الأساس المرجعي لخطة كورسيا اعتباراً من عام ٢٠٢٤ بنفس مستوى طموح خطة كورسيا الذي جرى الاتفاق عليه أصلاً في قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩. واقترحت الدول كذلك أن يتخذ المجلس التدابير اللازمة لضمان عدم ازدواج العد لخفض الانبعاثات بين خطة كورسيا والمساهمات المحددة وطنياً بموجب اتفاق باريس.

١٧-١٨ وفي ورقة العمل WP/427، أعربت الإمارات العربية المتحدة وتونس والسودان وعمان وقطر ومصر والمملكة العربية السعودية واليمن، بدعم من المنظمة العربية للطيران المدني، عن تأييدها لأنشطة التنفيذ الجارية لخطة كورسيا، مُشيرة إلى أهمية استمرار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)، وشرحت آراءها بشأن التغييرات التي أدخلت على بعض عناصر تصميم خطة كورسيا. وقد أيدت الدول تحديداً اعتماد مستوى انبعاثات عام ٢٠١٩ كخط أساس مرجعي لجميع مراحل تنفيذ خطة كورسيا (٢٠٢١ إلى ٢٠٣٥)، لإبراز ضرورة توافر أي عبء مالي على الدول ومُشغلي الطائرات. كما اقترحت الدول إزالة معامل النمو الفردي لمُشغلي الطائرات، مع الإبقاء على معامل النمو القطاعي فقط، طوال فترة تنفيذ خطة كورسيا. وأكدت الدول من جديد على رأيها بأن خطة كورسيا تمثل التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق لضمان حساب الانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي مرة واحدة فقط. وأبرزت الدول أيضاً ضرورة وضع منهجية/آلية منتظمة للاستعراض الدوري لخطة كورسيا. وفيما يتعلق "بمستوى الطموح"، فإن هدف خطة كورسيا لا يرتبط بأي قدر محدد من متطلبات التعويض، ولكنه يهدف إلى تحقيق هدف النمو المحايد من حيث الكربون عن طريق الحفاظ على صافي الانبعاثات عند مستوى خط الأساس (أيلاً كان خط الأساس). لذلك، لا ينبغي النظر إلى التزامات التعويض التي تقل عن الالتزامات المتوقعة في وقت تبني خطة كورسيا على أنها تراجع في مستوى طموح الخطة.

١٨-١٨ وفي ورقة العمل WP/174، سلّطت غيانا، بدعم من الأرجنتين وأوروغواي وبنما والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغواتيمالا وكوستاريكا، الضوء على ما أحرزته غيانا من تقدّم بشأن الإسهام في تنفيذ خطة كورسيا من خلال وضع أساس قانوني وطني ومشاركتها الطوعية في الخطة. كما سلّطت الدول الضوء على تعرّض الدول الجزرية الصغيرة النامية لأثار تغيير المناخ، وأهمية مواصلة أنشطة التدريب في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA).

١٩-١٨ وأحاطت اللجنة علماً بورقتي معلومات مقدمتين للإحاطة: ورقة العمل WP/211 المُقدّمة من عمان فيما يتعلق بتجربتها في تطبيق خطة كورسيا؛ وورقة العمل WP/581 المُقدّمة من سيشيل فيما يتعلق بنهجها للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن أنشطة الطيران.

٢٠-١٨ وتقدّمت الصين شفوياً ببعض التعديلات على مشروع القرار، كما طلبت إرفاقها بالتقرير المقدم عن هذا البند. وترد هذه التعديلات، التي لم تحظ بتأييد معظم الدول، فيما يلي بعد نص القرار ١/١٨.

٢١-١٨ وبناءً على طلب الرئيس، أشارت الأمانة إلى أن اقتراح المجلس يهدف إلى الحفاظ على التوازن الضروري والدقيق بين عناصر تصميم كورسيا، من حيث تأثيراتها على المشغلين من الاقتصادات النامية، مع ضمان المستوى العام للطموح وملاءمة خطة كورسيا في المستقبل باعتبارها المخطط الوحيد للطيران الدولي. وقدمت الأمانة التوضيحات التالية:

أ) فيما يتعلق بخط أساس كورسيا، سيؤثر استخدام نسبة مئوية من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لعام ٢٠١٩ من جهة على مستوى الطموح من حيث إجمالي متطلبات التعويض بموجب خطة كورسيا حتى عام ٢٠٣٥، ومن ناحية أخرى على سنة بدء التعويض، اعتماداً على التعافي من جائحة فيروس كورونا وسيناريوهات النمو المقبلة. وقد تم تقديم اقتراح المجلس باعتبار ٨٥ في المائة من انبعاثات عام ٢٠١٩ كخط أساس اعتباراً من عام ٢٠٢٤

فصاعداً في ضوء توقع بدء التعويض من المرحلة الأولى من برنامج كورسيا؛

(ب) وفيما يتعلق بعوامل النمو القطاعية والفردية، تم توضيح أن استخدامها يحدد كيفية توزيع إجمالي التعويضات بموجب كورسيا على كل مشغل طائرات. كما أن اقتراح المجلس باستخدام قطاعي بنسبة ١٠٠ في المائة للفترة ٢٠٢١-٢٠٣٢، و٨٥ في المائة قطاعياً و١٥ في المائة فردياً للفترة ٢٠٣٣-٢٠٣٥ يتيح تعويضاً متوازناً لمتطلبات التعويض المتزايدة بسبب خط الأساس الجديد المقترح لكورسيا.

٢٢-١٨ ولاحظت اللجنة أن عدداً من أوراق العمل أشارت إلى جهود الإيكاو ودولها الأعضاء والصناعة في تنفيذ كورسيا تنفيذاً قوياً والمساهمة المتزايدة للدول في كورسيا. وفي هذا الصدد أقرت اللجنة بالتقدم الكبير الذي أحرزته المنظمة منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية من أجل التنفيذ القوي لخطة كورسيا، ورحبت في هذا الصدد بالعدد المتزايد من الدول التي تشارك طوعاً في الخطة، بما في ذلك آخر الإعلانات عن المشاركة الطوعية لسيراليون وسيشيل مما رفع العدد الإجمالي للدول المشاركة إلى ١١٧ دولة، مشجعة الدول الأخرى على أن تحذو حذو ذلك في أقرب وقت ممكن.

٢٣-١٨ ورحبت اللجنة بالتقدم المستمر الذي أحرزه برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) بمساهمات الدول الأعضاء ومشاركتها، وطلبت إلى الدول أن تواصل المشاركة في البرنامج ودعمه.

٢٤-١٨ وفيما يتعلق بدور خطة كورسيا بوصفها الخطة العالمية الوحيدة، فقد سلّطت اللجنة الضوء على الفقرة ١٨ من مشروع نص قرار الجمعية المرفق بورقة العمل WP/371، التي تنص بوضوح على أن "خطة التعويض عن الكربون (كورسيا) هي الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ليتسنى بذلك نقادي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على السوق، وبالتالي ضمان احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط".

٢٥-١٨ وفيما يتعلق بخط الأساس المرجعي لخطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية (من عام ٢٠٢٤ إلى عام ٢٠٣٥)، فقد لاحظت اللجنة تبايناً في وجهات النظر، حيث فضّلت بعض الدول الإبقاء على مستوى الانبعاثات لعام ٢٠١٩ إلى ما بعد المرحلة التجريبية حتى عام ٢٠٣٥، في حين دعمت دول أخرى اقتراح المجلس باستخدام ٨٥ في المائة لانبعاثات عام ٢٠١٩. وفيما يتعلّق باستخدام عوامل النمو القطاعية والفردية اعتباراً من عام ٢٠٣٠ فصاعداً، دعمت بعض الدول اقتراح المجلس في حين طلبت دول أخرى الإزالة التامة لعامل النمو الفردي من خطة كورسيا.

٢٦-١٨ ناقشت اللجنة قرار الجمعية العمومية المُنتج ٤٠-١٩ المرفق بورقة العمل WP/371، الذي تضمّن اقتراح مجلس الإيكاو بشأن خط الأساس المرجعي الخاص بخطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية (أي ٨٥٪ من انبعاثات عام ٢٠١٩) من عام ٢٠٢٤ إلى عام ٢٠٣٥، والتتقيحات التي أُدخلت على استخدام عامل النمو الفردي اعتباراً من عام ٢٠٣٠ فصاعداً، مع التسليم بأن الاقتراح يمثل حلاً وسطاً توصل إليه المجلس من أجل الحفاظ على التوازن الضروري وإن كان دقيقاً بين عناصر تصميم خطة كورسيا مع الحفاظ في الوقت ذاته على سلامة الخطة ومستوى طموحها.

٢٧-١٨ وفيما يتعلق بعمليات الاستعراض الدورية المقبلة لكورسيا، أيدت عدة دول اقتراح إحدى الدول لتحديث الفقرة ١٧ من مشروع نص قرار الجمعية العمومية لمطالبة المجلس بوضع منهجية وجدول زمني لإجراء عمليات الاستعراض. وأعربت دول أخرى عن رأي مفاده أنه على الرغم من أن هذا الاقتراح يعد فكرة جيدة، إلا أنها تفضل الإبقاء على نص مشروع قرار الجمعية العمومية كما هو.

٢٨-١٨ ولدى النظر في قرار الجمعية العمومية المُنقَّح ٤٠-١٩ بشأن خطة كورسيا المقترح كما يرد في المرفق بورقة العمل WP/371 وفي حين لاحظت اللجنة الآراء التي أعربت عنها بعض الدول بالإبقاء على مشروع قرار الجمعية العمومية دون تغيير إلا أنها وافقت اللجنة على حل وسط لتغيير مشروع قرار الجمعية العمومية في الفقرة ١٧ من المنطوق لمطالبة المجلس بتحديد منهجية وجدول زمني لإجراء مراجعات دورية لبرنامج كورسيا في المستقبل، على أساس أن هذا سيكون التغيير الوحيد على النص. وسيتم هذا التغيير المجلس من وضع منهجية ضرورية وجدول زمني لقيامه بعمليات استعراض خطة كورسيا المقبلة. وقد قبل الاجتماع القرار بالتركية.

٢٩-١٨ وانتقدت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

**قرار الجمعية العمومية ١/١٨: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)**

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

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

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

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

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

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

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

وترحيباً أيضاً بإنشاء المجلس للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة بموجب خطة كورسيا؛

**وإقراراً** بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لا سيما من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، والتي كانت أساسية في نجاح تنفيذ الدول لاشتراطات الرصد والإبلاغ والتحقق، والإبلاغ عن الانبعاثات السنوية من ثاني أكسيد الكربون في السجل المركزي لخطة كورسيا؛

**وترحيباً** بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١، والتي بلغ عددها ٨٨ دولة في ٢٠٢١ و ١٠٧ دول في ٢٠٢٢ و ١١٥ دولة في ٢٠٢٣؛

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

**وتذكيراً** بقرار المجلس (يونيو ٢٠٢٠) بشأن استخدام انبعاثات ٢٠١٩ بدلاً من انبعاثات ٢٠٢٠ لتنفيذ عناصر تصميم خطة كورسيا (أي خط الأساس في خطة كورسيا، والسنة المرجعية لاحتساب اشتراطات التعويض المفروضة على مشغلي الطائرات، والعبء المحددة للوافدين الجدد) أثناء المرحلة التجريبية، في ظل جائحة فيروس كورونا، وإتاحة الضمانات لتفادي تحميل مشغلي الطائرات أعباء اقتصادية غير مناسبة؛

**وإقراراً** بانتهاء المجلس من الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ في ظل المساهمة الفنية المقدمة من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، بما في ذلك تحليلات الآثار الناجمة عن جائحة فيروس كورونا وسيناريوهات التعافي منها والأثر المترتب على خط الأساس في خطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية؛

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

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

**وتشديداً على** أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كورسيا يبين دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خليط محتمل من التدابير القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم؛

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

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

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

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

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

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

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

#### **فإن الجمعية العمومية:**

١- **تقرّر أن هذا القرار يحل، مع القرار ٤١-٢٠: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والوضوء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤١-٢١: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ"، محل القرارات ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛**

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

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

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

٥- **وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) للتصدّي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرة كل منها،**

٦- **وتطلب إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة لكورسيا التي تبذلها الدول الأعضاء وتتعكس في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا**

الشأن، علماً بأنه ينبغي وضع منهجية لضمان أن يكون خفض متطلبات التعويض لدى مشغل الطائرة في إطار الخطة في سنة معينة ممكناً باستخدام الوقود المؤهل لخطة كورسيا (مثلاً أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران المنخفض الكربون في إطار خطة كورسيا)، بحيث لا يُغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

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

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

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

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

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

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

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

هـ) **وتتطبق** المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠.٥٪ من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠٪ من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

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

ز) **واعتباراً** من عام ٢٠٢٢، سيجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر في ما

إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسباً، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها.

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

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

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

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

١١- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر أيضاً أن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محدّدة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

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

(ب) حيث يكون مُعامل نمو القطاع من ٢٠٢١ وحتى ٢٠٢٣ = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون في عام ٢٠١٩/إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في السنة المعينة، ومعامل نمو القطاع من ٢٠٢٤ إلى ٢٠٣٥ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعينة - ٨٥٪ من إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩)/إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعينة؛

(ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات من ٢٠٣٣ وحتى ٢٠٣٥ = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - ٨٥٪ من انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩/مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعينة؛

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

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

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

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

ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠١٩.

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

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

٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر ٪ فردية؛

٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، بنسبة ٨٥٪ قطاعية ونسبة ١٥٪ فردية؛

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

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

١٢- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **وتقرر أيضاً** أن الوافد الجديد<sup>١٠</sup> يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠.١٪ من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠١٩، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.

١٣- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه على الرغم من الأحكام الواردة أعلاه، لا تنطبق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران على مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي من أجل تقادي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠.٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛

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

١٥- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط التعويض في إطار

<sup>١٠</sup> يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجدد الرابع من الملحق السادس عشر عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغل الطائرات كل عام؛

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

١٧- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء عملية استعراض دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ (ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي وفي فعالية الخطة، وتعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها، وتطلب من المجلس وضع منهجية وجدول زمني لإجراء عمليات الاستعراض هذه. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

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

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

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

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

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

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

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

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

د) اضطلاع المجلس بصون وتحديث السجل المركزي لخطة كورسيا تحت رعاية الإيكاو لتمكين الدول الأعضاء من إبلاغ الإيكاو بالمعلومات ذات الصلة؛

هـ) مواصلة المجلس الإشراف على تنفيذ خطة كورسيا، بدعم من لجنة المناخ والبيئة ولجنة حماية البيئة، حسب الاقتضاء؛

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

٢٠- **تذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتماشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من الهيئة الاستشارية الفنية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يتعلق بتجنب العدّ المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة وإطار زمني.

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

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

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

٢٤- **وتطلب** إلى المجلس استكشاف المزيد من إمكانيات إعداد منهجيات أخرى متعلقة بالطيران لاستخدامها في برامج التعويض، بما في ذلك آليات أو برامج أخرى مندرجة في إطار اتفاق باريس، **وتشجّع** الدول على استخدام هذه المنهجيات في اتخاذ الإجراءات الرامية إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، التي يمكن أن تزيد من نطاق استخدام الوحدات الناجمة عن هذه البرامج في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدون حساب مزدوج لعمليات تخفيض الانبعاثات.

-----

## تعديلات على البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)، الذي قدمه مجلس الإيكاو

(مقدمة من الصين)<sup>١١</sup>

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

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

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

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

**وترحيباً وإذ تحيط علماً** باعتماد الطبعة الأولى من المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) من الملحق السادس عشر - حماية البيئة، والذي تشمل أحكامه إجراءات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) الخاصّة بخطة كورسيا؛

**وترحيباً وإذ تحيط علماً** أيضاً بصدور الطبعة الثانية من المجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي - من الدليل الفني للبيئة (ETM, Doc 9501)؛

**وترحيباً وإذ تحيط علماً** بالتقدّم المحرز في إعداد وتحديث عناصر تنفيذ خطة كورسيا، الواردة في ١٤ وثيقة صادرة عن الإيكاو مشار إليها بصورة مباشرة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر تتضمن مواد أقرها المجلس، وهي ضرورية لتنفيذ خطة كورسيا؛

**وترحيباً** بإنشاء المجلس للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهّلة بموجب خطة كورسيا؛

**وإقراراً** بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لا سيّما من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-)

<sup>١١</sup> ملاحظة: يبين النص التالي التعديلات التي اقترحتها وفد جمهورية الصين الشعبية شفويا على مشروع القرار ١/١٨ المقترح (انظر الفقرة ١٨-٢٠)، وكانت مرفقة في الأصل بالتقرير الختامي المقدم من اللجنة التنفيذية إلى الجلسة العامة (ورقة العمل A41-WP/659 P/55).

(CORSA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، والتي كانت أساسية في أدت إلى نجاح تنفيذ الدول لاشتراطات الرصد والإبلاغ والتحقق، والإبلاغ عن الانبعاثات السنوية من ثاني أكسيد الكربون في السجل المركزي لخطة كورسيا؛

وترحباً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١، والتي بلغ عددها ٨٨ دولة في ٢٠٢١ و ١٠٧ دول في ٢٠٢٢ و ١١٥ دولة في ٢٠٢٣؛

وإقراراً بأن وضع نهج عادل ومنصف في التنفيذ وأنشطة بناء القدرات المتينة من شأنها تسهيل اتخاذ الدول الأعضاء قرار المشاركة طوعاً في خطة كورسيا؛

وتذكيراً بقرار المجلس (يونيو ٢٠٢٠) بشأن استخدام انبعاثات ٢٠١٩ بدلاً من انبعاثات ٢٠٢٠ لتنفيذ عناصر تصميم خطة كورسيا (أي خط الأساس في خطة كورسيا، والسنة المرجعية لاحتساب اشتراطات التعويض المفروضة على مشغلي الطائرات، والعبء المحددة للوافدين الجدد) أثناء المرحلة التجريبية، في ظل جائحة فيروس كورونا، وإتاحة الضمانات لتفادي تحميل مشغلي الطائرات أعباء اقتصادية غير مناسبة؛

وإقراراً وتذكيراً أيضاً بانتهاء المجلس من الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ في ظل المساهمة الفنية المقدمة من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، بما في ذلك تحليلات الآثار الناجمة عن جائحة فيروس كورونا وسيناريوهات التعافي منها والأثر المترتب على خط الأساس في خطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية؛

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

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

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كورسيا يبين دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خيط محتمل من التدابير الانفرادية القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم بشأن مشغلي الطائرات الخارجيين؛

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

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

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

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن هذا القرار يحل، مع القرار X-٤١: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار X-٤١: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ"، محل القرارات ١٧-٤٠ و ١٨-٤٠ و ١٩-٤٠ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

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

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

٤- وتشدّد على الدور الذي تضطلع به خطة كورسيا استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق التنمية المستدامة للطيران **الهدف الطموح العالمي،** بدون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) للتصدي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، وتطلب من الدول وضع خطط مقررّة وطنياً لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، ليصبح ذلك مساهمتها في الأهداف العالمية الطموحة التي اتفقت عليها الإيكاو، مع مراعاة مسؤولياتها المشتركة ولكن متباينة والظروف الخاصة وقدرات كل منها،

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

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

٨- **وتسلّم** بالظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، من حيث قابليتها للتأثر بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وغير ذلك من الأمور، مع الإقرار بأن الدول المتقدمة ينبغي أن تتعهد بأهداف قاطعة أكثر طموحاً من حيث خفض انبعاثات الطيران لديها للتعويض عن الزيادة في الانبعاثات الناشئة عن نمو قطاع النقل الجوي في الدول النامية بهدف خفض أوجه الخلل في السوق إلى الحد الأدنى؛

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

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

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

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

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

هـ) وتنطبق المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠.٥ ٪ من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠ ٪ من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

و) وتُشجّع الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أما الدول التي تقرر المشاركة

الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة؛

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

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

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

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

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

١١- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر أيضاً أنه يُستحب وبشدة أن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محددة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي، وإن كان يحق لكل دولة مشاركة أن تعتمد وتعلن عن منهجيات للحساب في خطتها المقررة وطنياً لتنفيذ خطة كورسيا:

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

ب) حيث يكون معامل نمو القطاع من ٢٠٢١ وحتى ٢٠٢٣ = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون في عام ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في السنة المعينة، ومعامل نمو القطاع من ٢٠٢٤ إلى ٢٠٣٥ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعينة - ٨٥٪ من إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعينة؛

ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات من ٢٠٣٣ وحتى ٢٠٣٥ = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - ٨٥٪ من انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩/مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعينة)؛

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

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

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

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

ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠١٩.

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

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

٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٤، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر ٪ فردية؛

٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، بنسبة ٨٥٪ قطاعية ونسبة ١٥٪ فردية؛

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

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

١٢- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر أيضاً بأن الوافد الجديد<sup>١٢</sup> يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠.١ ٪ من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠١٩، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.

١٣- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه على الرغم من الأحكام الواردة أعلاه، لا تنطبق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران على مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي من أجل تقادي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠.٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران

<sup>١٢</sup> يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجدد الرابع من الملحق السادس عشر عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛

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

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

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

١٧- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء عملية استعراض دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في تنمية قطاع الطيران الدولي المستدامة وفي فعالية الخطة، وتعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

أ) التقييم للأمر التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف أهداف الإيكاو العالمية الطموحة؛ وسوق الخطة وآثار التكلفة على جميع الدول، لا سيما الدول النامية، ومشغلي الطائرات فيها وعلى الطيران الدولي؛ وعمل عناصر تصميم الخطة؛

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

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

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

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

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

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

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

(د) اضطلاع المجلس بصون وتحديث السجل المركزي لخطة كورسيا تحت رعاية الإيكاو لتمكين الدول الأعضاء من إبلاغ الإيكاو بالمعلومات ذات الصلة؛

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

(و) استحداث المجلس لبرنامج أو آلية لإجراء استعراض فني لخطط الدول المقررة وطنياً لأغراض تنفيذ خطة كورسيا، وذلك عن طريق إنشاء مجموعة استشارية من الخبراء الذين ترشحهم الدول، بحيث تُدلي هذه المجموعة باقتراحات للتحسين كي تنظر فيها الدول. ولن تُدان أي دولة لخرقها القرار إن عجزت عن تنفيذ الاقتراحات؛

(ز) مواصلة الدول الأعضاء تحسين خططها المقررة وطنياً لأغراض تنفيذ خطة كورسيا، ويشمل ذلك اتخاذها الإجراءات اللازمة لإرساء سياسات أو أطر تنظيمية وطنية وفقاً لظروفها الوطنية وقدرات كل منها، وذلك في ضوء الاشتراطات المنصوص عليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، مع الإقرار بالحاجة إلى دعم الدول النامية كي يتسنى لها تنفيذ خطة كورسيا بكفاءة اتخاذ الدول الأعضاء ما يلزم من إجراءات لضمان وضع السياسات والأطر التنظيمية الوطنية للاستئصال لأحكام خطة كورسيا وإعمالها، وفقاً للجدول الزمني المحدد في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر.

٢٠- **تُفكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين ب **تقرر** أن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس و/أو تلك المعتمدة من جانب الدول يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي، بشرط أن تتماشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من الهيئة الاستشارية الفنية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يتعلق بتجنب العدّ المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة وإطار زمني.

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

٢٢- **وتقرر** أن تعطي خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي الأولوية لاستخدام وحدات الانبعاثات التي تفي بمعايير وثيقة الإيكاو "معايير أهلية وحدات الانبعاثات في إطار خطة كورسيا" الواردة في الفقرة ١٩ أعلاه؛

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

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

### البند ١٩ من جدول الأعمال: التعددية اللغوية في الإيكاو

١٩-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/44، الذي يعترف بالتعددية اللغوية باعتبارها أحد المبادئ الأساسية لتحقيق أهداف الإيكاو. وحددت الورقة التدابير المنفذة لتعزيز التعددية اللغوية في الإيكاو، استناداً إلى التكافؤ وجودة الخدمات، وبلوغ الحد الأمثل من الاستفادة من الموارد المتاحة، والالتزام بأفضل الممارسات المعمول بها في الأمم المتحدة في مجال الخدمات اللغوية، فضلاً عن تطوير واستخدام الأدوات المبتكرة والمحسنة. وقد أدرجت الموافقة على إستراتيجية الإيكاو للتعددية اللغوية على أنها إنجاز رئيسي في هذا المجال.

١٩-٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/117 التي قدمتها الصين. وسلطت الورقة الضوء على أهمية التعددية اللغوية في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وقدمت الورقة لمحة عامة عن فعالية اتفاقية الطيران المدني الدولي بست لغات، داعية إلى تصديق الدول الأعضاء على النصين العربي والصيني للاتفاقية. ولاحظت اللجنة أنه ينبغي أن تواصل الإيكاو دعم التعددية اللغوية كمبدأ أساسي للمنظمة، من خلال تنفيذ الاستراتيجية المعنية، فضلاً عن نشر التوعية والتواصل والترويج، بما في ذلك فعاليات المعاهدات. كما حثت اللجنة الدول الأعضاء على التعاون مع الأمانة العامة لدعم التعددية اللغوية.

١٩-٣ علاوة على ذلك، استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/343 المقدمة من الاتحاد الروسي. وعرضت الورقة لمحة عامة عن خدمات الإيكاو اللغوية في سياق جائحة كورونا. وأثيرت شواغل بشأن انخفاض جودة الترجمة الفورية وزيادة التكاليف التي تتكبدها الإيكاو وعبء العمل الواقع على المترجمين الفوريين من موظفي الإيكاو. وللخدمات اللغوية ضرورتها لتجنب التمييز وتحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو وضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وفي هذا الصدد، يجب تزويد هذه الخدمات بالموظفين المناسبين من المهنيين المؤهلين تأهيلاً عالياً وذوي الدراية بمواضيع الطيران ومصطلحاته. وينبغي للأمين العام أن يضمن ألا تؤدي التدابير المتعلقة بالجائحة إلى تقويض التعددية اللغوية، وينبغي أن تدعمها الإيكاو في سياق زيادة الإنتاجية والتكنولوجيات الجديدة.

١٩-٤ واستعرضت اللجنة كذلك ورقة العمل A41-WP/365 التي قدمتها شيلي وشاركت في رعايتها ٢٢ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية وغيانا. وسلطت الورقة الضوء على أهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) نظراً لطبيعتها الشاملة لعدة مجالات فيما يتعلق بالأهداف الاستراتيجية للإيكاو، وتأثيرها على تخطيط وتنفيذ أنشطة الملاحة الجوية. وبالنظر إلى العناصر المهمة الواردة في هذه الخطة، فإن من الضرورة بمكان أن يكون هناك تفسير صحيح وموحد وواضح لشروطها.

١٩-٥ وأخيراً، استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/426، التي قدمتها جمهورية فنزويلا البوليفارية، بدعم من ٢٠ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية. وسلطت الورقة الضوء على الدور الحاسم للتعددية اللغوية في تعزيز التنوع اللغوي والثقافي والكفاءة والشفافية ومبادئ القانون الدولي، وكذلك في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو ومبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب. ويجب الحفاظ على المساواة بين اللغات الرسمية الست للإيكاو من أجل ضمان التواصل السلس بجميع اللغات الرسمية. وينبغي اقتراح مبادرات ملموسة لمعالجة أوجه القصور في نشر المعلومات في الوقت المناسب ومبدأ تكافؤ الفرص بهدف تحسين الخدمات اللغوية المقدمة والفعاليات والتدريب والمبادرات الأخرى.

١٩-٦ وأحاطت اللجنة علماً بورقة عمل المجلس فضلاً عن ورقات العمل التي قدمتها الدول.

١٩-٧ وشددت اللجنة على أن تعدد اللغات مبدأً أساسياً لتحقيق أهداف الإيكاو وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٥. وتعد الخدمات اللغوية جزءاً لا يتجزأ من كل برنامج من برامج الإيكاو، وهي ضرورية لتحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. وعلاوة على ذلك، تعد الخدمات اللغوية مطلباً رئيسياً لمبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB) ومراسلات الإيكاو مع الدول الأعضاء.

١٩-٨ وأعربت اللجنة عن تأييدها التام لاستراتيجية الإيكاو الجديدة لتعدد اللغات، والتي تستند إلى قرارات كل من الأمم المتحدة والإيكاو. وشكرت الأمانة العامة على تغلبها على الصعوبات الكبيرة على مر السنين لدعم التعددية اللغوية. ولاحظت اللجنة أيضاً أن الأمانة العامة قد أحرزت تقدماً كبيراً منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية في تعزيز التعددية اللغوية. ومع ذلك، ستكون هناك حاجة إلى مزيد من الإجراءات والموظفين والموارد في هذا المجال لتحسين كفاءة وفعالية الإيكاو، بما في ذلك استخدام أفضل الممارسات والتكنولوجيات المبتكرة.

١٩-٩ وتم توضيح أن استراتيجية التعددية اللغوية في الإيكاو تتجاوز الخدمات اللغوية حيث تشمل تنمية قدرات الموظفين على خدمة عالم الطيران المدني الدولي بكل تنوعه. ويدعو ذلك إلى تغيير في العقلية بهدف تعزيز قدرة الإيكاو على بلوغ أهدافها. وفي هذا الصدد، ينبغي اعتبار الخدمات اللغوية قيمةً أساسية. وطالبت اللجنة إعداد خطة عمل تنفذ خلال الفترة الثلاثية القادمة وتقديم تقرير عنها في الجمعية العمومية المقبلة.

١٩-١٠ وأحاطت اللجنة علماً بالجهود المتواصلة التي تبذلها الإيكاو لتوفير خدمات لغوية جيدة في الوقت الذي تواجه فيه التحدي المتمثل في زيادة الطلب وتناقص الموارد، ولاحظت مع التقدير الجهود المتواصلة المبذولة لتبسيط الإجراءات والعمليات من أجل زيادة الكفاءة والفعالية.

١٩-١١ وقُدمت إيضاحات بشأن ترجمة الخطة العالمية للملاحة الجوية. وفي الواقع، أوصى المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (٢٠١٩) بأن "تتيح الإيكاو المستوى الاستراتيجي العالمي (القابل للطباعة) من الخطة العالمية للملاحة الجوية بلغات الإيكاو الست"، والذي تُرجم وأُتيح على بوابة الخطة العالمية للملاحة الجوية. وتتطلب ترجمة المستوى الفني العالمي أو المستويين الإقليمي والوطني من الخطة العالمية للملاحة الجوية موارد هائلة، ليس فقط من حيث الترجمة ولكن أيضاً من حيث تطوير وتحديث تكنولوجيا المعلومات.

١٩-١٢ وشجعت بعض الدول نظرائها على التصديق على النصين العربي والصيني لاتفاقية الطيران المدني الدولي لتعزيز فهم وتنفيذ أهدافها ومبادئها من قبل مستخدمي هاتين اللغتين وحماية التطوير السليم والمنظم والفعال لأنشطة الطيران المدني الدولي.

- ١٣-١٩ وعلاوة على ذلك، طلبت بعض الدول إضافة اللغة البرتغالية كلغة عمل لدعم عمل الإيكاو. وسلمت الأمانة العامة بالطلب، لكنها أشارت إلى أن سياسات وميزانية الإيكاو الحالية لا تكفي سوى لغات الأمم المتحدة الست. ومع ذلك، ترحب الإيكاو بالمساهمات الطوعية المقدمة من الدول الأعضاء في شكل إغارة لمتخصصين لغويين ودعم مالي للمشاريع الخاصة.
- ١٤-١٩ وفي الختام، أبلغت اللجنة بأن المنظمة العربية للطيران المدني قد أصدرت أول قاموس لمصطلحات الطيران باللغتين العربية والإنجليزية.
- ١٥-١٩ وعقب النظر في ورقات العمل A41-WP/44 و 117 و 343 و 365 و 426، وعلى ضوء المناقشات التي جرت، أوصت اللجنة بأن تقوم الجمعية العمومية، إقراراً منها بالتعددية اللغوية باعتبارها أحد المبادئ الأساسية لبلوغ أهداف الإيكاو، بما يلي:
- (أ) أن تطلب من المجلس أن يرصد عن كثب تنفيذ السياسات والقرارات التي اتخذها لتعزيز الكفاءة والفعالية في أمور خدمات اللغات؛
- (ب) أن تطلب من الإيكاو أن تطبق بالكامل استراتيجية التعددية اللغوية، والتي تشمل خطة عمل ترمي إلى تنفيذها، وأن تقدم تقريراً عن التقدم المحرز إلى الجمعية العمومية في دورتها الثانية والأربعين؛
- (ج) أن تحت الدول الأعضاء على التعاون النشط مع الإيكاو من أجل تعزيز التعددية اللغوية باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من برامج المنظمة وأنشطتها، وذلك من خلال الشراكات أو الإعارات أو المساهمات الطوعية.

#### البند رقم ٢٠ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

- ١-٢٠ أشارت اللجنة إلى الإنجازات الرئيسية والتقدم الذي أحرزته الهيئات الإدارية والأمانة العامة في تعزيز فعالية المنظمة، المقدمة في التتقيح رقم ١ لورقة العمل WP/43 Revision No. 1. وأعربت عن تقديرها للجهود المستمرة في مجال العمل هذا، بما في ذلك وضع خطة عمل الإيكاو من خلال نهج الإدارة القائمة على النتائج، وإطار المساءلة، وإدارة المخاطر المؤسسية، والتدابير اللازمة من أجل مواصلة التحسينات خلال الفترة الثلاثية ٢٠٢٣-٢٠٢٤-٢٠٢٥.
- ٢-٢٠ واتفقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد التعديلات المقترحة في مشروع القرار الوارد في المرفق بآء بورقة العمل A41-WP/43 Revision No.1.
- ٣-٢٠ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/389 المقدمة من إندونيسيا فيما يخص "القواعد القياسية العالمية المتصلة بتصميم وترخيص وعمليات المطارات العائمة". ولاحظت أن العمل يجري بالفعل وأن لجنة الملاحه الجوية سوف تستعرض في وقت لاحق من هذا العام مشروعاً شاملاً والمهل الزمنية المقترحة لنتائج وفقاً للإجراءات المحددة.
- ٤-٢٠ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/332 المقدمة من جمهورية كوريا فيما يخص "النظر في التوزيع الإلكتروني لكتب المنظمة الموجهة إلى الدول". وأوصت اللجنة الجمعية العامة بأن تجري المزيد من التحليل على التوصيات كجزء من مبادراتها للتحويل الرقمي.
- ٥-٢٠ أحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات WP/543 المقدمة من المملكة العربية السعودية فيما يخص "الإطار التنظيمي للمطارات العائمة"، وورقة المعلومات WP/604 المقدمة من منظمة النقل الجوي - هرمس فيما يتعلق "بالمرونة والكفاءة من خلال القيادة والتعاون".

٦-٢٠ وفي ضوء المناقشة التي دارت، وافقت اللجنة على أن تقدم القرار التالي إلى الجلسة العامة لكي تعتمده:

### القرار ١/٢٠: زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها

لما كانت الإيكاو قد اضطلعت بفعالية وكفاءة بوظائفها المنصوص عليها في الجزء الثاني من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو)؛

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

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

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

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

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

ولما كانت الدول والجهات المعنية والمنظمات الممولة تتطلب معلومات موقوتة ودقيقة شاملة عن أنشطة الإيكاو وسياساتها وأدائها؛

### فإن الجمعية العمومية:

١- تعرب عن تقديرها للمجلس ولأمين العام على التقدم المحرز في وضع خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ باتباع مبادئ الإدارة القائمة على النتائج واستناداً إلى الجهود التي بُذلت لتحسين إطار رصد الأداء وتقديم التقارير عنه؛

٢- تؤيد القرارات التي سبق أن اتخذها المجلس بشأن إعداد خطة أعمال لكل فترة ثلاثية، من أجل مواصلة مساعيه الرامية إلى انتقال الإيكاو نحو نهج الإدارة القائمة على النتائج وإنشاء آلية للإشراف تشمل إجراء استعراض سنوي للتقدم المحرز بواسطة أداة الإدارة والإبلاغ المؤسسية؛

٣- تكلف المجلس والأمين العام، كل في نطاق اختصاصه، بما يلي:

أ) إعداد إطار قوي للمساءلة، وما يشمل من آليات للتنفيذ والمراقبة، مع مراعاة ضرورة ضمان الاتساق بين العناصر التي يتألف منها نظام المساءلة، بما في ذلك الإطار العام الاستراتيجي وإدارة الأداء، والضوابط الداخلية، ومعايير الأخلاقيات والنزاهة، ومهام الرقابة؛

ب) وضع خطة أعمال مرة واحدة كل ثلاث سنوات، مصحوبة بعملية تنظيم منهجية ونهج الإدارة القائمة على النتائج الذي من شأنه تحسين الفعالية والشفافية والمساءلة والذي يُسترشد به في وضع ميزانية البرنامج العادي؛

ج) استحداث عملية لمراجعة خطة الأعمال كي تتواءم مع التطورات الجديدة التي تطرأ أثناء الفترة الثلاثية؛

د) وضع خطة الأعمال في متناول الدول المتعاقدة، وعرض الصيغة المحدثة لهذه الخطة، خلال الفترة الثلاثية المحددة،

إلى كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية؛

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

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

٤- تكلف المجلس بما يلي:

أ) مواصلة ترشيد أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية بما يحقق مزيداً من المساءلة والشفافية والتبسيط والكفاءة؛

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

ب (ج) كفاءة فاعلية الجهاز الإشرافي الذي يقدم تقارير مستقلة إلى المجلس، بما يضمن فعالية البرامج وشفافيتها والثقة والمشاركة فيها، والمساءلة عنها؛

ج) مواصلة استعراض هيكل النظم الإدارية بالإيكوا وقدرته على توفير آليات لاتخاذ القرار تتسم بقدر أكبر من الفاعلية والمساءلة والشفافية، بما في ذلك تحديد وتوزيع المسؤوليات فيما بين الأمانة العامة والهيئة الرئاسية، وكيف أن استعراض عقد الجمعية العمومية وإعداد ميزانية المنظمة مرة كل ثلاث سنوات يمكن أن يدعم هذه الآلية المحسنة لاتخاذ القرار؛

٥- تدعو الأمين العام، في حدود اختصاصها، إلى أن يواصل اتخاذ مبادرات من أجل تحسين إنتاجية المنظمة وكفاءتها من خلال تنفيذ إصلاحات في الأساليب الإجرائية والتنظيمية والإدارية، وأن يقدم تقارير في هذا الشأن إلى المجلس؛

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

٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٢٠٠٤-٤٠ بشأن "زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها".

## قائمة من الاعتبارات لجعل الإيكوا

### أكثر كفاءة وفعالية

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

أ) إنشاء ربط مباشر وواضح بين خطة الأعمال وميزانية البرنامج العادي؛

ب) وضع إجراءات لإعداد ميزانية البرنامج العادي بطريقة تركز على تخصيص الموارد على المستوى الاستراتيجي القائم على النتائج المنشودة لا على مستوى التفاصيل الإدارية ("من القمة إلى القاعدة" لا من "القاعدة إلى القمة")؛

ج) وضع إجراءات لتحديد الأهداف الاستراتيجية والنتائج المتوقعة والأنشطة الرئيسية والنواتج والأولويات والغايات المستهدفة، مع استخدام مؤشرات الأداء من أجل إعداد التقارير التي تركز على النتائج بما يتماشى مع الأهداف الاستراتيجية والنتائج المتوخاة وذلك استناداً إلى مؤشرات الأداء والمحطات الرئيسية والغايات على النحو الذي تحدده خطة الأعمال؛

د) وضع خطط أكثر تحديداً لكل هدف استراتيجي، في إطار خطة أعمال الإيكاو؛ وضمان التنسيق واتخاذ الإجراءات المشتركة فيما بين الأهداف الاستراتيجية والإدارات والمكاتب الإقليمية؛

هـ) استعراض التقدم المحرز في تنفيذ خطة الأعمال بشكل مستمر من الأمانة العامة وبشكل دوري من المجلس والهيئات الفرعية؛

و) تحديث خطة الأعمال وتجديدها مرة على الأقل كل ثلاث سنوات.

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

ز) تبسيط جدول الأعمال وتقليل الوثائق، مع التركيز على مسائل الاستراتيجية والسياسة العليا وعلى المجالات الرئيسية ذات الأولوية وعلى تخصيص الموارد؛ (تبسيط جدول الأعمال وتقليل الوثائق، مع التركيز على مسائل الاستراتيجية والسياسة العليا وعلى المجالات الرئيسية ذات الأولوية وعلى تخصيص الموارد؛

ح) احترام المهل المحددة لإعداد الوثائق وتوزيعها؛

ط) تقديم معلومات أكثر إسهاباً إلى المسؤولين المنتخبين؛

ي) ترشيد إجراءات تقديم التقارير، والعمل بصفة خاصة على تقادي الازدواج في التقارير، وتقادي النظر في الوثيقة الواحدة في هيئات مختلفة، ما لم يكن ذلك ضرورياً؛ (ح) ترشيد إجراءات تقديم التقارير، والعمل بصفة خاصة على تقادي الازدواج في التقارير، وتقادي النظر في الوثيقة الواحدة في هيئات مختلفة، ما لم يكن ذلك ضرورياً؛

ك) إلغاء شرط إعداد المحاضر لاجتماعات اللجان (مثلاً حدث في الدورة الحالية)؛

ل) تحسين إجراءات إلقاء الكلمات الافتتاحية، وتحسين الالتزام بالوقت المحدد للاجتماعات؛

م) وضع إجراءات عصرية وفعالة للتصويت، لاسيما لانتخاب أعضاء المجلس.

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

**عملية مراجعة خطة الأعمال (الفقرة ٣ ج) من منطوق القرار)**

يجب أن تتناول عملية مراجعة خطة الأعمال، بعد إقرارها، ما يلي:

أ) أيّ العناصر في خطة الأعمال تخضع للمراجعة ومن يجوز له اقتراحها وقبولها؛

ب) العناصر المسببة التي يلزم وجودها لتبرير إخضاع الخطة للمراجعة، وكيف يتعين تسجيل التحسينات ورصدها.

الجهاز الإشرافي (الفقرة ٤ ج) من منطوق القرار)

يتركز الاهتمام هنا على وضع إجراءات قوية لتقديم التقارير بصورة مستقلة ومباشرة إلى المجلس عن الفاعلية والوضوح والمساءلة في جميع برامج المنظمة. ووفقاً للأسلوب الشائع في تدقيق الحسابات سُنّاح للأمين العام فرصة التعقيب على ما ورد في التقارير المستقلة دون أن يكون له الحق في تغييرها.

**تدابير أخرى لتحسين إنتاجية المنظمة وكفاءتها (الفقرة ٥ من منطوق القرار)**

- أ) وضع إجراءات تكفل إصدار وتعديل اتفاقات قانون الجو والقواعد والتوصيات وخطط الملاحة الجوية الإقليمية في حينها؛
- ب) زيادة التركيز على تشجيع الدول على التصديق على اتفاقات قانون الجو وتنفيذ القواعد والتوصيات الصادرة عن المنظمة تنفيذاً على أوسع نطاق ممكن في جميع أنحاء العالم؛
- ج) تحسين وتشهيل الاتصالات مع الدول المتعاقدة، لا سيما حين تتعلق هذه الاتصالات بالقواعد والتوصيات، وذلك من خلال تدابير منها التوسع في استخدام أجهزة الإرسال الإلكتروني؛
- د) توطيد درجة الاستقلال الذاتي في عملية التخطيط الإقليمي ودرجة السلطة والموارد التي تمنح لمكاتب الإيكاو الإقليمية، مع العمل على كفاءة التنسيق المناسب على المستوى العالمي؛
- هـ) دراسة العلاقة بين الإيكاو وغيرها من الهيئات (العاملة في مجال الطيران أو في مجالات أخرى ذات صلة، على المستويين العالمي والإقليمي) سعياً إلى تحديد مجال مسؤولية كل منها والقضاء على التداخل في المسؤوليات، وتنظيم برامج مشتركة حيثما كان ذلك مناسباً؛
- و) توفير فرصة أمام جميع أطراف مجتمع الطيران المعنية، بمن فيهم مقدمو الخدمات وأهل الصناعة وأسر ضحايا حوادث الطيران، للمشاركة في نشاطات المنظمة على النحو الملائم؛
- ز) ترشيح الجداول الزمنية والوثائق وتقليل مدة عقد اجتماعات الإيكاو بوجه عام؛
- ح) حماية الملكية الفكرية للإيكاو باستخدام نظم إدارة الحقوق الرقمية؛
- ح ط) النظر في مدى استصواب وجدوى الاستعانة بخبرات خارجية حسب الاقتضاء للمساعدة في تنفيذ أي من المهام المذكورة أعلاه.

**البند ٢١ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)**

- ١-٢١ استعرضت اللجنة التنفيذية ورقة العمل WP/55 التي قَدَّمها المجلس والتي تعرض الأنشطة التي اضطلعت بها الإيكاو لإبراز فوائد الطيران في دعم أهداف التنمية المستدامة في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، فضلاً عن الخطوات الكبيرة التي تحققت في مجال الشراكات.
- ٢-٢١ وأعربت اللجنة عن تأييدها العام للورقة، وشجعت الإيكاو على مواصلة الاضطلاع بدورها القيادي في دعم تحقيق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، بما يتماشى مع مبادرة الإيكاو الخاصة بعدم ترك أي بلد وراء الركب.
- ٣-٢١ كما شجعت اللجنة الإيكاو على العمل مع نظام التنسيق الإنمائي للأمم المتحدة تحت القيادة الاستراتيجية للمنسقين المقيمين للأمم المتحدة لتيسير المحادثات الاستراتيجية بشأن الطيران وكذلك كيفية دمج الطيران بشكل أفضل من خلال التخطيط الوطني ومجموعة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (UNSDG).
- ٤-٢١ وأحاطت اللجنة علماً بمقترح تقدمت به إحدى الدول الأعضاء بتضمين مشروع القرار المنقح، إشارة مرجعية إلى الفقرة ٣٠ من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/RES/70/1. ولكن لم تؤيد اللجنة هذا الاقتراح.

٥-٢١ وشدّدت اللجنة على أهمية تحليل آثار الطيران على التنمية المستدامة وأهداف التنمية المستدامة السبعة عشر. كما نُكِّرت بالتحليل الاستقصائي الذي أجرته الإيكاو لتوضيح كيف أن عملها بشأن الأهداف الاستراتيجية الخمسة للمنظمة يدعم أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر. وأبلغت اللجنة بأنّ التحليل المذكور أعلاه سيخضع للتحديث في عام ٢٠٢٣.

٦-٢١ ووافقت اللجنة كذلك على تعديل مشروع القرار بصيغته المرفقة بورقة العمل WP/55 ليشمل إشارة إلى التحديات والاحتياجات الخاصة بأقل البلدان نمواً في أفريقيا.

٧-٢١ وفي هذا الصدد، أوصت اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية باعتماد قرار الجمعية العمومية المنقح الوارد في المرفق بالورقة WP/55.

٨-٢١ كما استعرضت اللجنة التنفيذية الورقة WP/149 التي قدّمتها بنغلاديش فيما يتعلق بأهميّة سياسات الطيران الوطنية أو التخطيط الرئيسي في القطاع من أجل تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية للدول. وفي هذا الصدد، وافقت اللجنة على ما ورد من إجراءات في ورقة العمل WP/149 التي قدّمتها بنغلاديش، وشجعت الإيكاو على إعداد مواد إرشادية بشأن التخطيط للطيران المدني، وعلى تقديم المساعدة للدول من خلال حلقات دراسية شبكية عالمية وإقليمية بغرض تحسين بناء قدراتها على إعداد وتنفيذ خططها واستراتيجياتها في مجال الطيران المدني. وأبلغت اللجنة أيضاً بأن العمل جارٍ لتنفيذ الإجراءات المقترحة، لا سيما فيما يتعلق بالمواد الإرشادية بشأن أطر تخطيط الطيران الوطنية، وكذلك أنشطة التدريب ذات الصلة.

٩-٢١ كما أحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات WP/71 التي قدّمتها اتحاد النقل الجوي الدولي وورقة المعلومات WP/178 التي قدّمتها بشكل مشترك اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والمجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) وورقة المعلومات WP/540 التي قدّمتها منظمة العمل الدولية والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الدولي لعمال النقل. أما فيما يتعلق بورقة المعلومات WP/71، فقد أثّرت مسألة مدى وجاهة اقتصاد التدوير باعتباره بنداً مهماً يتطلب من الإيكاو المزيد من العمل بشأنه.

١٠-٢١ وعلى ضوء المناقشات، وافقت اللجنة على تقديم القرار التالي إلى الجلسة العامة كي تعتمده:

### القرار ١/٢١: مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

إقراراً بأنّ النقل الجوي يعد حافزاً للتنمية المستدامة ويمثّل شريان حياة أساسياً بالنسبة إلى أقل البلدان نمواً، ولا سيما إلى البلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية من أجل التواصل مع العالم؛

وإقراراً بأنّ روابط النقل الجوي تكتسي أقصى الأهمية لتوفير التماسك الاقتصادي والاجتماعي والقطري للدول الأعضاء وشعوبها؛

وإقراراً بأنه لا يمكن تحقيق المزايا التي يبسرها النقل الجوي إلا إذا امتلكت الدول نُظم نقل جوي آمنة وفعّالة وسالمة ومستدامة اقتصادياً وسلمية بيئياً؛

ولما كانت مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تستهدف مساعدة الدول في التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وخططها وسياساتها وبرامجها، وفي معالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن، لضمان حصول الدول كافة على

المزايا الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي؛

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد اعتمدت قرار "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" الذي يشمل مجموعة تتألف من سبعة عشر هدفاً عالمياً وتحولياً تدعمها ١٦٩ غايةً تحقق التوازن بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة؛

وتذكيراً بأن اتساع نطاق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ ومدى طموحها يستلزم إقامة شراكة عالمية تجمع بين الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني ومنظومة الأمم المتحدة وجهات فاعلة أخرى لتعبئة جميع الموارد المتاحة من أجل تنفيذها؛

ولما كان تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للإيكاو بشأن السلامة، وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة يساهم في بلوغ أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة؛

وإقراراً بأن المنتدى السياسي الرفيع المستوى للأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة هو المحفل الرئيسي الذي تقدّم فيه الدول، من خلال الاستعراضات الوطنية الطوعية، معلومات محدّثة عن التقدم السنوي المحرّز في تحقيق أهداف التنمية المستدامة على المستوى الوطني وما يعترض تنفيذها من تحديات؛

وإقراراً بأهمية الأطر العالمية لدعم الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعّال للخطط والمبادرات الوطنية والإقليمية استناداً إلى هذه الأطر العالمية؛

وإقراراً بأن الصلات الواضحة بين الخطط والاستراتيجيات الوطنية العامة وبين السياسات والخطط وأطر العمل الوطنية الخاصة بالطيران مسألة ضرورية للتمكّن من ترتيب الأولويات وتخصيص الموارد للطيران على النحو الأمثل؛

وتذكيراً بالأزمة العالمية غير المسبوقة التي سببها جائحة فيروس كورونا، التي أدت إلى زعزعة استقرار قطاع الطيران، بما في ذلك تأثيرها العميق على قواه العاملة، وأعاق تنفيذ خطة عام ٢٠٣٠ وإحراز التقدم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة؛

وتذكيراً بالتحديات والاحتياجات المستمرة لأقل البلدان نمواً في جميع المناطق، لا سيما في أفريقيا؛

وإقراراً بأهمية التضامن الدولي والشراكات والآليات المتعددة الأطراف دعماً للانتعاش الاقتصادي الشامل والمُستدام القادر على الصمود في وجه الأزمات والذي يعزّز التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي وينهض بأهداف التنمية المستدامة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ الدول الأعضاء على أن تعترف بالإسهامات الكبيرة للطيران في التنمية المستدامة التي تتحقّق من خلال تشجيع العمالة والتجارة والسياحة ومجالات التنمية الاقتصادية الأخرى على المستوى الوطني والإقليمي والعالمي، وكذلك من خلال تيسير تقديم الاستجابة المخصّصة للأغراض الإنسانية والكوارث في حالات الأزمات والطوارئ المتعلقة بالصحة العامة؛

٢- توجّه المجلس والأمين العام، في حدود اختصاصات كل منهما، إلى تأكيد أن الإيكاو تواصل دورها في مناصرة الطيران من خلال إنكفاء وعي الدول الأعضاء، ومنظومة الأمم المتحدة، ومجموعة المانحين وجميع الجهات المعنية الأخرى، بشأن مساهمات الطيران في التنمية المستدامة وبلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على إدراج الطيران في تقارير الاستعراض الوطني الطوعي، باعتباره عنصراً فاعلاً في دعم

التنمية المستدامة، من خلال الربط بينه وبين أهداف التنمية المستدامة الأخرى ذات الصلة؛

٤- **تشجّع** الدول الأعضاء على تضمين خططها الوطنية ذات الصلة بإشارات واضحة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بهدف إبراز مساهمة الطيران في تحقيق هذه الأهداف وفي الاقتصادات الوطنية؛

٥- **تحت** الدول الأعضاء على أن ترتقي بنظم النقل الجوي فيها من خلال التنفيذ الفعال لتوصيات الإيكاو وقواعدها الدولية وسياساتها، مع العمل في الوقت ذاته على إدماج النقل الجوي ضمن أهم أولويات خططها الإنمائية الوطنية مشفوعاً بخطط استراتيجية محكمة لقطاع النقل الجوي، وخطط رئيسية للطيران المدني، بما يُفضي إلى بلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

٦- **تشجّع** الدول الأعضاء على النظر في إقامة علاقة واضحة المعالم بين خططها الإنمائية الوطنية وسياساتها وخططها واستراتيجياتها في مجال الطيران المدني، وكذلك الخطط والبرامج الأساسية ذات الصلة؛

٧- **تحت** الدول الأعضاء على كفاءة إعداد وتنفيذ ما يلزم من أطر عامة وقدرات وإنشاء الهياكل لإقامة الشراكات والتعاون على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية لضمان قدرة قطاع الطيران المدني على الصمود في مواجهة التحديات العالمية في المستقبل كي يظل الطيران يساهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة؛

٨- **تشجّع** الدول الأعضاء على تكثيف جهودها على صعيد التعاون والشراكات الفعّالة لدعم تنمية الطيران المدني في أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ولا سيما من خلال المساعدات الإنمائية والتعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي؛

٩- **تشجّع** الدول الأعضاء على تعزيز قدرة شبكة الطيران لديها على الصمود من خلال إدراج خطط التأهب للأزمات وتدابير إدارة المخاطر في سياساتها وتخطيطها وعملياتها في مجال الطيران من أجل المساعدة في الحفاظ على الحركة الضرورية للركاب الجويين ونقل البضائع الحيوية في ظل الأزمات مع ضمان سلامة القوى العاملة في مجال الطيران؛

٦-١٠- **توجّه** الأمين العام لأن يأخذ في الحسبان الخصائص والاحتياجات الخاصة لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، كما تم تحديدها في إطار الأمم المتحدة، عند تنسيق برامج المساعدة الرامية إلى تعزيز نُظم النقل الجوي فيها، وترتيب أولوياتها وتسييرها وتنفيذها؛

١١- **توجّه** الأمين العام لأن يواصل، حسب الاقتضاء، رصد واستعراض ما يترتب على ذلك من مساهمات مقدّمة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة من خلال تنفيذ أهداف الإيكاو الاستراتيجية وبرامج عملها؛

٨-١٢- **يوجّه** الأمين العام لأن يكفل مشاركة الإيكاو، حسب الاقتضاء وبما يتواءم مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات المناسبة المصمّمة لدعم تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ لكي تعترف الدول الأعضاء بأهمية الطيران في أطرها الإنمائية؛

٩-١٣- **تطلب** إلى الأمين العام أن يعزّز الشراكات القائمة ويبرم شراكات جديدة مع الدول الأعضاء، وصناعة الطيران، ومنظومة الأمم المتحدة، والمنظمات الدولية والإقليمية، والمؤسسات المالية، والمانحين والجهات المعنية الأخرى، لمساعدة الدول الأعضاء في النهوض بنُظم النقل الجوي فيها بغرض الإسهام، في نهاية المطاف، في بلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

١٤- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩=٤٠-٢١ بشأن "خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" - أهداف التنمية المستدامة.

مبادرات الدول وأفضل الممارسات

- ١١-٢١ استعرضت اللجنة الورقة A41-WP/150 بشأن "ترسيخ التعاون البراغماتي في مجال الطيران المدني على الصعيد العالمي والتعجيل بتنفيذ "خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" التي قَدّمها الصين.
- ١٢-٢١ وأكدت اللجنة على أهمية الطيران بوصفه عنصراً مساهماً في التنمية المستدامة وفي تحقيق أهداف "خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠".
- ١٣-٢١ وسلّطت اللجنة الضوء على ضرورة أن تواصل الإيكاو دورها القيادي في مساعدة الدول الأعضاء، لا سيما البلدان النامية، من خلال بناء القدرات تعزيزاً للتنمية الشاملة والمستدامة لصناعة الطيران العالمية.
- ١٤-٢١ وأحاطت اللجنة علماً بالمبادرة التي تقودها الصين، مؤكدةً من جديد أن الإيكاو ستظل المنتدى العالمي للدول فيما يتعلق بالطيران المدني الدولي، ولها الولاية في وضع السياسات والقواعد الأساسية، والاضطلاع بأنشطة المساعدة وبناء القدرات لتطوير الطيران المدني الدولي دعماً للتنمية المستدامة على الصعيد العالمي.
- ١٥-٢١ وأحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات WP/484 التي قَدّمها الصين بشأن "نظام المؤشرات الإطاري لتحقيق تنمية قطاع الطيران المدني العالية الجودة وتطبيقه" وورقة المعلومات WP/562 التي قَدّمها إندونيسيا بشأن "مساهمة إندونيسيا في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة".

#### البند رقم ٢٢ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد والصناديق الطوعية

- ١-٢٢ نظرت اللجنة في ورقة العمل WP/47 - "تقرير عن تعبئة الموارد والصناديق الطوعية للفترة الثلاثية ٢٠١٩-٢٠٢١"، المقدّمة من المجلس لعرض الجهود التي تبذلها الإيكاو لزيادة المساهمات الطوعية من أجل تسهيل تنفيذ خطة الأعمال لصالح الدول الأعضاء. ولاحظت اللجنة أن الاشتراكات المقررة المقدمة من الدول الأعضاء ليست كافية لتحقيق النتائج المدرجة في خطة الأعمال للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢. وأعربت عن تقديرها للمساهمات الطوعية المالية والعينية المقدمة من الدول والمانحين كإضافة إلى الميزانية العادية. وأشارت اللجنة إلى أن الأمانة العامة تعكف على إعداد استراتيجيات الإيكاو لتعبئة الموارد التي تهدف إلى عكس مسار الاتجاه التنازلي فيما يخص تلقي التبرعات إضافة إلى مواصلة العمل على تعبئة الموارد البشرية وغيرها من الموارد التي تتسم بالمرونة.
- ٢-٢٢ وشجّعت اللجنة المانحين على مواصلة تقديم المساهمات الطوعية المالية والعينية للإيكاو. وأشار في هذا السياق إلى الصعوبات التي تعترض تحويل الأموال من دولة عضو إلى الإيكاو.
- ٣-٢٢ وتدعو اللجنة الدول الأعضاء إلى دعم أنشطة التوعية التي تقوم بها الإيكاو مع المؤسسات المالية الدولية والمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف، بهدف تنويع قاعدة المانحين ودعم الدول الأعضاء في تطوير نظم الطيران المدني لديها.
- ٤-٢٢ وعطفاً على ورقة العمل WP/549 المقدمة من باكستان، أعربت اللجنة التنفيذية عن تقديرها للمبادرة التي قامت بها مؤسسة التدريب على أعمال الطيران المدني (CATI) في باكستان بتقديم مقعديّْن اثْنَيْن بالمجان في جميع دوراتها التدريبية. وسوف تدعم الإيكاو هذا المسعى بتعميم هذه المعلومة على الدول الأعضاء من خلال نظام الإدارة الإلكترونية (TPEMS) لنظام "تربيتير المتقدم" (TRAINAIR PLUS) و"دليل التعليم والتدريب في مجال الطيران" (ATED).

## البند رقم ٢٣ من جدول الأعمال: الابتكار في مجال الطيران

### استعراض عمليات الإيكاو وإعداد قواعد الإيكاو القياسية

٢٣-١ قدمت الأمانة العامة للإيكاو WP/42 ورقة عمل بعنوان "تقرير عن تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٧ الابتكار في مجال الطيران"، حيث سلطت الضوء على التدابير المتخذة خلال الفترة الثلاثية الماضية لتنفيذ قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٧ الابتكار في مجال الطيران. وقد أعربت اللجنة التنفيذية عن ترحيبها بالعمل الذي نُفذ منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية. كما اعتمدت أولويات الإيكاو بشأن تشجيع الابتكار في مجال الطيران دعماً لأهداف الإيكاو الاستراتيجية وللدول الأعضاء في الإيكاو. ويُستحب أن تنظر الدول الأعضاء في مشاركتها في مثل هذه الأولويات وفي أي أنشطة أخرى تتشأ مستقبلاً عن مداوات مجلس الإيكاو. وأخيراً، أقرت اللجنة التنفيذية بجدوى الأبعاد الأربعة للابتكار المُحددة في الورقة، وبأهمية الابتكار في مختلف أساليب العمل والنُظُم والتكنولوجيات لتسهيل تنفيذ القرار ٤٠-٢٧ ودعم قدرة منظومة الطيران على الصمود.

٢٣-٢ وقدمت كندا، بالتعاون مع اليابان والولايات المتحدة، ورقة العمل WP/200 بعنوان "استعراض عمليات الإيكاو للمساعدة في الاستجابة لاتجاهات الطيران الجديدة والناشئة"، والتي قُدمت بتأييد من نيوزيلندا وسنغافورة والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA). ودعت هذه الورقة إلى الانتهاء من عملية الإبلاغ المباشر للتشجيع على التنفيذ المبكر والاستفادة بشكل أسرع من مزايا الابتكار. وبعد الإحاطة علماً والترحيب بأن الإيكاو تقوم حالياً باستعراض عملية الإبلاغ المباشر، أيدت اللجنة مفهوم الإبلاغ المباشر ووافقت على أن تنظر الجهة القائمة بالاستعراض في المبادئ الواردة في الفقرة ٢-٤ في ورقة العمل WP/200، بما في ذلك ضرورة تحديد المستوى المناسب من التفاعل مع أفرقة خبراء الإيكاو، إلى جانب الحاجة إلى الاتسام بالحياد التكنولوجي، وأهمية استقلالية الإيكاو. واقترحت اللجنة أن تعرض الإيكاو على الدول عملية الإبلاغ المباشر فور الانتهاء منها.

٢٣-٣ وأيدت اللجنة التنفيذية ورقة العمل WP/325 "اتباع الطريقة المثلى لإعداد قواعد الإيكاو القياسية والإجراءات المرتبطة بها من أجل التنفيذ الفعال"، التي قدمتها الولايات المتحدة بدعم مشترك من تايلند وسنغافورة وماليزيا ونيوزيلندا والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء. ودعت الورقة إلى إدخال التعديلات على قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-٢٢ "صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات" من أجل إعادة دراسة الطريقة الحالية المستخدمة لتحديد تواريخ وجوب التطبيق، وتحسين عملية إعداد القواعد القياسية، وتعزيز الامتثال لتواريخ وجوب تطبيقها.

٢٣-٤ وفي ورقة العمل WP/111 "نهج متدرج المراحل لإمكانية تطبيق القواعد القياسية والتوصيات الدولية"، اقترح كل من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، واتحاد النقل الجوي الدولي، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، والرابطة الدولية لمراقبي الحركة الجوية، والمجلس الدولي للمطارات، إدخال تعديلات على قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-٢٢ "صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات" بهدف تحسين الامتثال لتواريخ وجوب تطبيق القواعد القياسية والتوصيات الدولية من خلال اتباع نهج متدرج بدءاً من تاريخ تنفيذ القواعد والتوصيات. وتسليماً بأن التحديات المُحددة في إطار البند ٣١ من جدول الأعمال، بما في ذلك التحليل الذي جاء في ورقة العمل WP/58 "مبادرات التوحيد القياسي الجديدة للإيكاو لتحسين فعالية عملية إعداد القواعد القياسية - المشروع المتكامل للاتصالات والملاحة والاستطلاع والظيف (ICNSS)"، فقد وافق الاجتماع على أن تنظر مجموعات خبراء الإيكاو في التعديلات المقترحة إدخالها على القرار ٣٩-٢٢، على أن يجري تقديم مقترح بتعديل القرار المذكور للجمعية العمومية في دورتها

الثانية والأربعين. وبينما سلّمت اللجنة بالتحديات التي يواجهها قطاع الطيران للوفاء بالمواعيد النهائية لوجوب تطبيق بعض القواعد القياسية والتوصيات الدولية، فقد رأّت ضرورة إجراء مزيد من المناقشات بشأن النهج المقترح في الورقة، وأوصت بإحالة الأمر إلى المجلس للنظر فيه.

٥-٢٣ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/112 Revision No. 1 "صنع سياسات الابتكار وعملياته"، التي قدمها كل من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، والمجلس الدولي للمطارات، والرابطة الدولية لمراقبي الحركة الجوية، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية. ودعت اللجنة الإيكاو إلى النظر في وضع آليات للاستفادة من خبرات وموارد القطاع للإسراع بوتيرة تطوير مشروعات التوصيات.

٦-٢٣ وفي ضوء هذه المداولات، دعت اللجنة الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

(أ) اعتماد أولويات الإيكاو بشأن تشجيع الابتكار في مجال الطيران دعماً لأهداف الإيكاو الاستراتيجية وللدول الأعضاء في الإيكاو، بما في ذلك وضع خريطة طريق تنظيمية تستند إلى العمل الحالي للإيكاو وتتسق معه، وتنظيم المزيد من اجتماعات منتدى التشاور بين الإيكاو وقطاع الطيران؛

(ب) دعم العمل الذي تقوم به الإيكاو في تنفيذ قرار الجمعية العمومية رقم ٤٠-٢٧ "الابتكار في مجال الطيران" وتشجيع الدول الأعضاء على النظر في مشاركتها في الأولويات المحددة في ورقة العمل WP/42 وفي أي أنشطة تنشأ مستقبلاً عن مداولات مجلس الإيكاو؛

(ج) الإقرار بجدوى وأهمية الابتكار في مختلف أساليب العمل، والنظم، والتكنولوجيات لتسهيل تنفيذ القرار ٤٠-٢٧ ودعم قدرة منظومة الطيران على الصمود؛

(د) دعم العمل الجاري الذي تضطلع به الإيكاو بشأن استعراض عملية الإبلاغ المباشر كوسيلة لدعم التنفيذ المبكر والابتكار، والطلب بأن تتولى الجهات القائمة بالاستعراض النظر في المبادئ الواردة في الفقرة ٢-٤ من ورقة العمل WP/200، بشأن ضرورة الحياد التكنولوجي وأهمية استقلالية الإيكاو؛

(هـ) أن تطلب من المجلس القيام بما يلي: (١) تقييم الأسباب الجذرية للتحديات العالمية في الالتزام بتواريخ وجوب التطبيق المحددة لقواعد قياسية معينة؛ (٢) تحديد وتعريف أنواع القواعد والتوصيات التي ينبغي النظر فيها؛ (٣) تحديد وتطبيق ووضع نموذج أولي للتحسينات على العملية، وتحديد الأحكام المتأثرة بالتحديات المذكورة، بما في ذلك تطبيق نهج متدرج إزاء تواريخ وجوب التطبيق؛ (٤) تقييم مدى فعالية التغييرات الإجرائية؛ (٥) وعلى هذا الأساس، اقتراح تعديلات على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢ وتقديمها إلى الجمعية في دورتها الثانية والأربعين؛

(و) الطلب إلى الإيكاو استخدام آليات التعاون الموجودة بالفعل واستحداث آليات جديدة للاستفادة من خبرات وموارد القطاع بهدف تحقيق الكفاءة في عملية إعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية؛

(ز) الطلب إلى الإيكاو دعم الدول الأعضاء في تبسيط وتنسيق عمليات الترخيص والتدقيق بهدف تيسير الإقبال على الابتكارات وتشغيلها.

## نظم الإدارة والتخطيط الاستراتيجي

٢٣-٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل "WP/356" خارطة طريق الصناعة الخاصة بمستقبل الطيران" التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، بالنيابة عن المجلس الدولي للمطارات (ACI)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، فعرضت الورقة خارطة الطريق التي أعدها المجلس العالمي لخدمات الملاحة الجوية الكاملة (CATS)، والتي تضمنت أبرز الأنشطة نحو تحقيق رؤية مستقبل الطيران لعام ٢٠٤٥، وهي الرؤية التي تناولتها ورقة العمل WP/360. وقد أحاطت اللجنة علماً بأن الخطة العالمية للملاحة الجوية هي خطة الإيكاو لتحديث إدارة الحركة الجوية، ودعت قطاع الطيران إلى تقديم محتوى خريطة طريق القطاع الخاصة بمستقبل الطيران من خلال آليات الإيكاو المناسبة لتحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٢٣-٨ وناقشت اللجنة ورقة العمل WP/110 Revision No. 1 "المخاطر القانونية والاجتماعية للتنقل الجوي الناشئ في المناطق الحضرية"، التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، نيابةً عن المجلس الدولي للمطارات (ACI)، وبرعاية مشتركة من البرازيل. وأبرزت الورقة الحاجة إلى العمل على مستوى جميع النظم الإدارية داخل الدول لضمان التعميم المنسق لمبدأ التنقل الجوي في المناطق الحضرية (UAM). وأقرت اللجنة بأن الدور الذي تلعبه الإيكاو يُعد حرج الأهمية في الوصول إلى توافق دولي في الآراء لدعم التنسيق بين مختلف جوانب التنقل الجوي في المستقبل على الصعيد العالمي. وبما أن التنقل الجوي في المستقبل سيستلزم معالجة مختلف المسائل، ومنها المسائل المتعلقة بالقبول الاجتماعي، واعترافاً بأن الإيكاو مهينة لحشد جميع الجهات المعنية، فقد وافقت اللجنة على الاقتراحات التي وردت في ورقة العمل WP/110 التنقيح ١. ومع الإحاطة علماً بتأييد اللجنة الفنية القوي لفكرة إنشاء مجموعة خبراء للعمل على مفهوم التنقل الجوي في المناطق المتقدمة (AAM)، فقد أوصت اللجنة بإحالة هذا الاقتراح إلى مجموعة الخبراء تلك، وكذلك إلى المجلس للنظر فيه بشكل أوسع، مع مراعاة الأولويات الحالية التي يجري تمويلها من ميزانية الفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ وتوافر الموارد من خارج الميزانية. وأخذت اللجنة علماً أيضاً بأن الأنشطة التوعوية التي ترد في ورقة العمل WP/42 ربما تكون مناسبة لتيسير مشاركة الجهات المعنية ذات الصلة بهذا الموضوع.

٢٣-٩ وأُحيط علماً بورقة المعلومات WP/360 التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، بالنيابة عن المجلس الدولي للمطارات (ACI)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA).

٢٣-١٠ كذلك أُحيط علماً بورقة المعلومات WP/481 التي قدمتها منظمة الشركاء الدوليين لتطوير الطيران والابتكار والاستدامة (iPADIS).

٢٣-١١ وأُحيط علماً بورقتي المعلومات WP/483 و WP/498 اللتين قدمتهما جمهورية الصين الشعبية.

٢٣-١٢ وعلى ضوء هذه المداولات، دعت اللجنة الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) أن تطلب من الإيكاو النظر في التعاون مع الهيئات الحكومية المعنية بالتنقل الجوي في المناطق الحضرية، في سياق العمل المقبل للمنظمة بشأن التنقل الجوي في المناطق المتقدمة، ومجموعة الخبراء المزمع إنشاؤها للعمل بشأن التنقل الجوي في المناطق المتقدمة، فضلاً عن استخدام الآليات التي تدرجها ورقة العمل WP/42؛

ب) أن تطلب من الإيكاو النظر في تطوير أنشطة ضمن خارطة طريق القطاع من أجل مستقبل الطيران ومنح الأولوية لهذه الأنشطة، وذلك في إطار برنامج عمل الإيكاو للفترة الثلاثية ٢٠٢٣-٢٠٢٥.

#### البند رقم ٢٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

١-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/24، المقدمة من المجلس، والتي تتضمن تقريراً عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية في مجالات السلامة الجوية وسعة وكفاءة الملاحة الجوية والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي والبيئة للفترة الثلاثية الراهنة (٢٠٢٠-٢٠٢٢). وأحاطت اللجنة علماً بتنفيذ العمل الذي اضطلعت به الإيكاو خلال الفترة الثلاثية، مع أخذ جائحة فيروس كورونا في الاعتبار، وشجعت الدول على الاستمرار في دعم عمل الإيكاو بالشراكة مع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية وأوساط الصناعة. وأعدت ورقة العمل A41-WP/24 التأكيد على استمرار التزام الإيكاو بتقديم المساعدة للدول التي تواجه صعوبات في تحسين منظومة الطيران لديها، مع أخذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في الاعتبار. كما أحاطت علماً بسياسة الإيكاو الجديدة لدعم التنفيذ لمساعدة الدول وتأييد هذه السياسة الرامية إلى التوفيق بين إدارة جميع أنشطة المساعدة الفنية وأنشطة التعاون الفني في إطار نهج "الإيكاو الواحدة". وخلصت اللجنة إلى أن الدعم المتواصل والمساهمات المقدمة من الدول وأوساط الصناعة تقوم بدور حاسم في تعزيز منظومة الطيران في الدولة وفي معالجة مواطن القصور الوشيك والضعف مثل الشواغل البارزة في مجال السلامة والشواغل البارزة في مجال الأمن. وفي هذا الصدد، طلبت اللجنة من الجمعية العمومية حث الدول والمنظمات الدولية والإقليمية والصناعة على دعم هذه العملية ومواصلة المساهمة بتبرعات طوعية كي يتسنى تقديم المساعدة الفنية.

٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/310، المقدمة من إكوادور، بتأييد من دولة بوليفيا متعددة القوميات والبرازيل وكولومبيا وغواتيمالا وغويانا والمكسيك وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، والتي تتضمن مناقشة للتقدم المحرز في تنسيق اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية، التي أعدها الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP) بوصفه المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة في أمريكا اللاتينية. كما تعرض الورقة المناقشة التي تعود على الدول من اعتماد و/أو تنسيق هذه اللوائح. وأشادت اللجنة بالعمل الهام الذي يضطلع به الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة والدول الأعضاء فيه من أجل وضع وتنسيق لوائحها في إطار اللوائح التنظيمية في أمريكا اللاتينية وشجعت الدول على مواصلة تنسيق لوائحها التنظيمية إلى الحد المستطاع.

٣-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/240، المقدمة من غويانا بتأييد من الأرجنتين ودولة بوليفيا متعددة القوميات والبرازيل وشيلي والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، والتي تؤكد على أن الرقابة الكافية على عمليات نظم الطائرات غير المؤهلة هي قدرة هامة لتحقيق عن طريق الإرشادات والتدريبات والمساعدة الفنية المناسبة. وأحاطت اللجنة علماً بعمل الإيكاو في الفترة الأخيرة وتوافر اللوائح التنظيمية النموذجية الصادرة عن الإيكاو لنظم الطائرات غير المؤهلة، بالإضافة إلى دورة الإيكاو التدريبية عن أسس الطيران غير المؤهل، باعتبارها أدوات تمكن الدول من وظائف التنظيم والرقابة فيما يتعلق بعمليات الطائرات غير المؤهلة. وفي إشارتها إلى أن الإيكاو وضعت مجموعة أدوات التنفيذ المتعلقة بالطائرات غير المؤهلة، رحبت اللجنة بالجهود التي تبذلها المنظمة وطلبت من الإيكاو مواصلة تطوير الأدوات وشجعت الدول على استخدام هذه الموارد لبناء قدراتها التنظيمية والرقابية.

٤-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/61، المقدمة من منغوليا بمشاركة من أرمينيا، والتي تسلط الضوء على الصعوبات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في وضع نظم لتطوير نظام للنقل الجوي يتسم بالسلامة والانتظام والموثوقية والفعالية من حيث التكلفة وعلى تأثير جائحة فيروس كورونا على هذه الدول. وأقرت اللجنة بأهمية تحديد احتياجات البلدان النامية غير الساحلية واعترفت بأن الجهود سوف تبذل في إطار سياسة الإيكاو الجديدة لدعم التنفيذ للمساعدة على تحديد وتلبية هذه الاحتياجات عندما تتوفر الموارد مثل الصناديق الطوعية.

٥-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/270، المقدمة من نيوزيلندا، والتي تتضمن تقريراً عن دعم ومساعدة الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. وأحاطت اللجنة علماً باقتراح إجراءات ملموسة وقابلة للتحقيق لكي تنفذها الإيكاو، ولا سيما النظر في التحديات الأساسية التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن، وشجعت الدول على مواصلة دعم نهج الإيكاو المنسق مع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية مثل مكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، وأوساط الصناعة من أجل منع ازدواجية الجهود في المساعدة.

٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/261، المقدمة من ساموا بمشاركة من جزر كوك وكيريباتي وناورو وبابوا غينيا الجديدة وجزر سليمان وتونغا وتوفالو وفانواتو ومكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، والتي تعرض المستجدات بشأن التقدم المحرز فيما يتعلق بالتوصيات التي خلصت إليها دراسة الجدوى التي أجرتها الإيكاو بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS) بعنوان "إعلان بورت مورسبي لسلامة وأمن الطيران" والبيان الوزاري المرتبط به. وأشارت اللجنة إلى التقدم بشأن بعض التوصيات الأساسية، ولا سيما تلك المتعلقة بمعاهدة سلامة وأمن الطيران المدني لجزر المحيط الهادئ (PICASST) وتقييم إنشاء منظمة إقليمية محسنة. كما أحاطت اللجنة علماً مع التقدير بالعمل الذي تضطلع به الإيكاو لوضع خريطة طريق للتنفيذ الكامل تركز على توصيات الدراسة، بما في ذلك العمل الجاري بالفعل لإنشاء منصب مسؤول اتصال في الإيكاو معني بالدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ لتيسير الدعم المقدم إلى هذه الدول. وشجعت اللجنة الإيكاو، رهناً بتوفر الموارد، على مواصلة دعم توصيات الدراسة بشأن هذه الدول. وحثت اللجنة الجمعية العمومية على دعم العمل الجاري في الإيكاو لتحسين القواعد القياسية للطيران في المنطقة والاستمرار بالمساهمة فيه.

٧-٢٤ واستعرضت اللجنة التقيح رقم ١ لورقة العمل A41-WP/301، المقدمة من ساموا بمشاركة من جزر كوك وكيريباتي وناورو وبابوا غينيا الجديدة وجزر سليمان وتونغا وتوفالو وفانواتو ومكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، التي تعرض المستجدات بشأن العمل القائم في سبيل معالجة النتائج الرئيسية للاجتماع الإقليمي الأول لوزراء الطيران في دول المحيط الهادئ. وأشادت اللجنة بالتقدم المحرز حتى الآن، بالإضافة إلى المستجدات الواردة في الورقة A41-WP/261. وحثت الجمعية العمومية على تزويد مكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ بالتقرير الفني اللازم لمواصلة إنشاء منظمة إقليمية محسنة لدعم مراقبة سلامة وأمن الطيران في الدول الجزرية الصغيرة في المحيط الهادئ، وبالتالي دعم الجهود نحو التعافي للأمن للطيران وإمكانية التواصل بين هذه الدول.

٨-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/60، المقدمة من الولايات المتحدة بمشاركة من الجمهورية الدومينيكية وتايلند، والتي تتضمن اقتراحاً بإنشاء قاعدة بيانات مركزية في الإيكاو لتوثيق امتثال المجموعات الرئيسية للوائح التنظيمية النموذجية واللوائح التنظيمية المنسقة إقليمياً التي تستخدمها الدول والمنظمات الإقليمية المختلفة. ووافقت اللجنة على إحالة التوصيات إلى المجلس لمواصلة النظر فيها رهناً بالأولويات القائمة وقيود الميزانية.

٢٤-٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/290، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ من الدول الأعضاء<sup>١٣</sup>، والتي تعرض نشاط المساعدة الفنية الذي يرمي إلى دعم المطارات الأفريقية فيما يتعلق بتعزيز عمليات أكثر أمناً للمطارات، بالشراكة مع المجلس الدولي للمطارات - فرع أفريقيا والاتحاد الأوروبي - السلامة الأفريقية في الطيران. كما شجعت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية الأخرى على تيسير ودعم هذه الأنواع من المبادرات التي يجري تنفيذها بالتعاون بين الدول والقطاع والتي يُمكنها أيضاً أن تأتي بمنفعة كبيرة لمناطق أخرى، على غرار الدول الجزرية في المحيط الهادئ.

٢٤-١٠ وأحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من تشيكا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه<sup>١٤</sup> والدول الأعضاء الأخرى<sup>١٥</sup> في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، بمشاركة من البرازيل (A41-WP/283)؛ ومن إكوادور بتأييد من دولة بوليفيا متعددة القوميات وبنما وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية (A41-WP/587).

### خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا

٢٤-١١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/103، المقدمة من المجلس، التي تتضمن تقريراً عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا (AFI plan). وأشارت اللجنة إلى أن التقدم الكبير في تعزيز سلامة الطيران في أفريقيا قد تحقق نتيجة للعمل الهام والإجراءات المتخذة من خلال الخطة بالتعاون مع الشركاء في الطيران. كما اعترفت بأن الوضع الحالي بحاجة إلى بذل جهود إضافية وإلى الموارد والوقت لدعم وتعزيز الإنجازات التي تحققت حتى الآن، وذلك من خلال تقديم المساعدة الفنية للدول من أجل تعزيز قدراتها الرقابية في مجال السلامة ودعم بلوغ أهداف الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) في المنطقة.

٢٤-١٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/265، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن الدول الأعضاء فيها<sup>١٦</sup>، التي تؤكد على الإنجازات الكبيرة التي تحققت من خلال تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا، والتشديد في الوقت نفسه على الدور الذي تقوم به الدول الأفريقية واللجنة الأفريقية للطيران المدني والمنظمات الإقليمية لرقابة السلامة الجوية (RSOOS) في الاستفادة من قنوات التعاون مع الإيكاو من أجل معالجة أوجه القصور وتعزيز القدرات الرقابية في مجال السلامة في الدول. وأيدت اللجنة بالتالي الاستمرار في تنفيذ الخطة باعتبارها إطاراً رئيسياً لمعالجة أوجه القصور المتصلة بالسلامة في القارة الأفريقية، بالإضافة إلى تمديد فترتها من عام ٢٠٢٤ إلى عام ٢٠٣٠، وبمقتضى ذلك حثت الدول والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية وأوساط الصناعة على مواصلة تقديم المساهمات المالية والعينية وغيرها لدعم تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا.

<sup>١٣</sup> الجزائر، بنين، بوسوتونا، بوركينافاسو، بوروندي، الكاميرون، كابو فيردي، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية الكونغو، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إسواتيني، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا-بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشوس، المغرب، ناميبيا، موزمبيق، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرنسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، السودان، تنزانيا، توغو، تونس، أوغندا، زامبيا، زمبابوي.

<sup>١٤</sup> النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، تشيكا، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبرغ، مالطا، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد.

<sup>١٥</sup> ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، جمهورية مولدوفا الديمقراطية، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

٢٤-١٣ وأحيط علماً بورقة المعلومات (A41-WP/300) المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ دولة من الدول الأعضاء.

### خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا

٢٤-١٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/40، المقدمة من المجلس، والتي تتضمن تقريراً عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL). واعترفت اللجنة بأن هذه الخطة قد أظهرت بشكل تدريجي درجة النضج لتحقيق طموحاتها وأهدافها المتمثلة في دعم الزيادة المستدامة في مستوى التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة لأنظمة مراقبة أمن الطيران والامتثال لأحكام الملحق السابع عشر — "أمن الطيران"، والملحق التاسع — "التسهيلات"، بالرغم من التحديات التي تشكلها جائحة فيروس كورونا. وقد تحقق ذلك عبر بناء الخبرة الفنية والتوفيق بين العمليات من خلال مخطط الخبراء التعاوني، وتبادل الموارد والمعلومات، وتبني التطورات التكنولوجية واعتماد أفضل الممارسات. وقد وضع مخطط الخبراء مع مجموعة من الخبراء الموجودين في المنطقة لدعم تنفيذ أنشطة برنامج عمل خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا وتنفيذ مشاريع خاصة بالدول باستخدام خبراء متخصصين موجودين بالفعل في أفريقيا.

٢٤-١٥ وأكدت اللجنة أيضاً على أهمية وضع آلية تمويل مستدامة للخطة، تمكّن بالتالي من إنجاز المشاريع الخاصة بالدول وبدء أنشطة جديدة لمعالجة الأسباب الجذرية لمجالات القصور المستمرة، كما حددها تحليل نتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. وسوف يساهم كل من تحسين الكفاءات وإلغاء الازدواجية، وتعزيز التعاون والتعاقد الإقليمي، والدعوة لزيادة أنشطة التحقق، في تحديد سمات التخطيط الطويل الأجل ورسم الاستراتيجيات المتعلقة به ضمناً لأن تظل الخطة وثيقة الصلة بالواقع. كذلك أشارت اللجنة إلى أن تمديد فترة الخطة من عام ٢٠٢٤ إلى عام ٢٠٣٠ تمشياً مع خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، على أساس توفير التمويل الكافي، أمر أساسي للحفاظ على تنسيق تطوير وتعزيز أمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا.

### البند رقم ٢٥ من جدول الأعمال: التعاون الفني - السياسة العامة والأنشطة

٢٥-١ نظرت اللجنة التنفيذية أثناء جلستها الحادية عشرة في موضوع التعاون الفني - السياسة العامة والأنشطة، بناء على ورقة العمل A41-WP/28 المقدمة من مجلس الإيكاو.

٢٥-٢ في ورقة العمل A41-WP/28، عرض المجلس آخر المستجدات بشأن السياسة العامة والاستراتيجية في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية. وأكدت الورقة على أهمية تعزيز التعاون والتنسيق لتجنب الازدواجية والتكرار وضمان توزيع أكثر فاعلية للموارد المحدودة المتاحة للمنظمة من أجل تنفيذ دعمها للدول. وقد نتج عن ذلك أن المجلس أيد الاقتراح الذي يقضي بمواءمة إدارة برامج الإيكاو المتعلقة بالتعاون الفني والمساعدة الفنية ضمن نهج "إيكاو موحدة"، واعتمد، في مارس ٢٠٢٢، السياسة الجديدة بشأن تنفيذ الإيكاو للدعم المقدم للدول" بهدف تحقيق نهج منسق ومتسق لجميع برامج ومنتجات وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ، وتعزيز التعاون بين الإيكاو والجهات المعنية الداخلية والخارجية، وتسهيل تعبئة الموارد. وعلى المستوى الاستراتيجي، شددت الورقة على أن يقوم المجلس بوضع وإقرار استراتيجية ونموذج عمل جديدين لإدارة التعاون الفني، وتطوير وتوفير منتجات جديدة استناداً إلى القواعد والتوصيات الدولية كجزء من استراتيجية تنويع الإيرادات. كما وفر التقرير معلومات بشأن التطورات الهامة التي جرت داخل إدارة التعاون الفني خلال الفترة الثلاثية وعززت التزام الإيكاو بتعزيز دور الإيكاو بوصفه مقدم خدمات ذات قيمة مضافة. ومع التذكير بأن برنامج التعاون الفني هو نشاط دائم يحظى بالأولوية في المنظمة، عرضت ورقة العمل، في

المرفق (أ)، تحليلاً لنتائج الأداء التشغيلي والمالي للبرنامج للفترة الثلاثية من ٢٠١٩ إلى ٢٠٢١، مقدماً بذلك مقارنة مع الفترتين الثلاثيتين السابقتين، وقدم نتائج صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية للفترة المشمولة بالتقرير في المرفق (ب)، بعد استكمالها بمعلومات عن تخصيص التكاليف بين صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية والميزانية العادية. ويقترح المرفق (ج) بورقة العمل إجراء تحديتات مطلوبة وتغييرات صياغية على القرار ٤٠-٢٤ الصادر عن الجمعية العمومية - البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية، لكي تعتمده الجمعية العمومية.

٢٥-٣ تعترف اللجنة التنفيذية بأن التحدي الكبير الذي يواجهه برنامج التعاون الفني في الإيكاو في الفترة الثلاثية ٢٠١٩-٢٠٢١ يكمن في تعامله مع الانخفاض الشديد غير المسبوق لحجم التنفيذ، الذي تقاوم نتيجة للأثر السلبي لجائحة فيروس كورونا على استثمارات تنمية الطيران المدني والانتعاش البطيء للقطاع. وقد أدى ذلك بدوره إلى تدهور كبير في الوضع المالي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. مع ذلك، لوحظ أنه، على غرار ما حدث في الفترة الثلاثية السابقة، جرى تنفيذ ما يقرب من ١٠٠ مشروع في السنة في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية وبرنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران. بالإضافة إلى نشر ٣٢ مجموعة من مجموعات أدوات التنفيذ، استقادت منها ١٣٨ دولة وعشر منظمات في جميع المناطق. ومن وجهة نظر تشغيلية، أدى البرنامج دوراً هاماً في دعم الدول الأعضاء بنشر ١٨١ خبيراً ميدانياً دولياً، وتوظيف ١٧٠٩ خبير وطني، وتوفير التدريب لعدد من موظفي الطيران المدني بلغ ٣٧٢ ٢٣ موظفاً، وشراء معدات رئيسية للطيران المدني بلغت قيمتها ٩٢.٢ مليون دولار أمريكي في الفترة الثلاثية.

٢٥-٤ وكوّرت اللجنة التنفيذية الأهمية المتواصلة لبرنامج التعاون الفني الذي يحظى بأولوية دائمة في الإيكاو ويشكّل أداة تشغيلية أساسية من أجل توفير الدعم للدول فيما يخص التنفيذ الفعال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وخطط الطيران العالمية والإقليمية والوطنية، فضلاً عن تطوير الموارد البشرية والبني الأساسية لإدارة الطيران المدني لديها. وبالتالي، أوصت اللجنة التنفيذية الدول الأعضاء والمؤسسات التمويلية وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى بالنظر في فوائد استخدام برنامج التعاون الفني للإيكاو لدعم برامج تطوير الطيران المدني لديها.

٢٥-٥ وإدراكاً منها للتعقيد الذي يتسبب من التعاون الفني به والذي يتطلب أساليب مبتكرة من أجل التصدي للتحديات المتأصلة بشكل فعال وتحسين جودة النواتج ورفع السعة والكفاءة وضمان قدر أكبر من الموثوقية في الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية وتعزيز التنافسية في أسواق الطيران العالمية، أعربت اللجنة التنفيذية عن تقديرها للتدابير المستمرة التي اتخذتها الأمانة العامة أثناء الفترة الثلاثية من أجل إدخال التحسينات اللازمة. وأحاطت اللجنة علماً، بشكل خاص، بأعداد المجلس واعتماده لاستراتيجية جديدة ونموذج أعمال جديد لإدارة التعاون الفني، بهدف تحسين الخدمات المقدّمة بالشراكة مع إدارات الإيكاو الأخرى ومكاتبها الإقليمية وتقديم قيمة أكبر للدول الأعضاء في الإيكاو، بما في ذلك المنتجات الجديدة القائمة على القواعد القياسية والتوصيات الدولية للمنظمة، على غرار مجموعات أدوات التنفيذ للإيكاو، التي تُغطّي مجالات عدّة في الطيران المدني وتشكّل جزءاً من استراتيجية تنويع الإيرادات.

٢٥-٦ وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً، مع الارتياح، بالموافقة على "سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول" والتي تهدف إلى تعزيز ومواءمة تنسيق وإدارة برامج ومشاريع ومنتجات وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ في المنظمة، وتعزيز تعاون الإيكاو مع الجهات المعنية الداخلية والخارجية، وتقليل الازدواجية إلى أدنى حد ممكن، وتيسير تعبئة الموارد، وتخصيص الموارد على النحو الأمثل. وبالتالي، خلصت اللجنة إلى أن قيام الإيكاو بإنشاء برنامج مشترك لدعم التنفيذ المقدم إلى الدول، باعتباره إحدى ركائز المنظمة، سيسهم في تقوية أنشطة دعم التنفيذ التي تقدّمها المنظمة لتلبية احتياجات الدول الأعضاء على

نحو أفضل. وإقراراً منها بدور إدارة التعاون الفني باعتبارها الإدارة الرئيسية المسؤولة عن تنفيذ هذه السياسة، رحّبت اللجنة بالتزام الأمين العام المستمر بتحديث إدارة التعاون الفني وإعادة صياغة دورها باعتبارها إدارة الإيكاو المسؤولة عن دعم التنفيذ.

٢٥-٧ وعلى ضوء مداولاتها، وافقت اللجنة التنفيذية على تقديم القرار التالي "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية"، على النحو الذي عرضه المجلس في ورقة العمل A41-WP/28، إلى الجلسة العامة لاعتماده.

### القرار ١/٢٥: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية كما كانت عند انتهاء الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤٠-٤٤.

### المرفق (أ)

#### برنامجا الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية

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

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

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

ولما كان القرار رقم IX)A 222 الصادر في ١٥/٨/١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦/١١/١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية للإيكاو في قرارها رقم ٤-٢٠، قد طلب من جميع منظمات الأمم المتحدة أن تشارك على نحو كامل في البرنامج الموسع لتقديم المساعدة الفنية من أجل التنمية الاقتصادية، ولما كانت الإيكاو بوصفها الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لشؤون الطيران المدني قد بدأت تنفذ منذ سنة ١٩٥١ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية بتمويل من حساب الأمم المتحدة الخاص للمساعدة الفنية والذي نشأ بموجب القرار أعلاه.

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

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

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

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

**ولما كان المجلس قد أقر اعتبار المساعدة الفنية والتعاون الفني اتجاهاً استراتيجياً جديداً يُنفَّذ في سياق نهج "الإيكاو الواحدة"؛**

**ولما كانت سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، والتي اعتمدها المجلس، تهدف إلى تعزيز واتساق سُبل التنسيق وإدارة برامج ومشاريع وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ، وضمان أن يكون الدعم المقدم إلى الدول في كافة مجالات الطيران المدني وثيق الصلة بالواقع ويتسم بالكفاءة والاتساق من حيث المحتوى وسُبل التنفيذ، بصرف النظر عن مصدر المساعدة أو آلية التمويل المرتبطة به؛**

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

**ولما كان القرار ٣٩-٢٣ قد حث الدول الأعضاء والصناعة والمؤسسات المالية والجهات المانحة وأصحاب المصلحة الآخرين على التنسيق والتعاون فيما بينهم ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما ينماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي حددتها الإيكاو، بما يجنب ازدواج الجهود؛**

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

**ولما كان التعاون الفني مجالاً يتسم بالديناميكية والتعقيد في سياق بيئة تكنولوجية سريعة التطور، بما يؤثر على احتياجات الدول ومصالح شركاء التنمية، مما يتطلب أساليب مبتكرة من أجل التصدي للتحديات المتأصلة بشكل فعال وتحسين جودة النواتج ورفع السعة والكفاءة وضمان قدر أكبر من الموثوقية نحو الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية وتعزيز التنافسية في أسواق الطيران العالمية؛**

**ولما كان المجلس قد صدّق على استراتيجية جديدة ونموذج أعمال جديد لإدارة التعاون الفني تهدفان إلى تحسين الخدمات المقدمة بالشراكة مع إدارات الإيكاو الأخرى ومكاتبها الإقليمية وتقديم قيمة أكبر للجهات المستفيدة من الدول والهيئات غير الحكومية؛**

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

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

ولما كان حجم برنامج التعاون الفني قد تقلص بشكل بالغ خلال الفترة الثلاثية الحالية وتدهور الوضع المالي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية تدهوراً بالغاً، مع تفاقم الوضع بسبب الانعكاسات غير المسبوقة التي خلفتها جائحة فيروس كورونا وببطء وتيرة تعافي قطاع النقل الجوي؛

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

**فإن الجمعية العمومية:**

### **برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية**

- ١- تسلّم بأهمية برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة؛
- ٢- تؤكد من جديد على أن برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية اللذين ينفذا وفقاً للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكّلان نشاطاً دائماً وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو، ويكتمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ سياسات الإيكاو والقواعد والتوصيات الدولية والخطط العالمية وخطط الملاحة الإقليمية والوطنية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الإرشادية تنفيذاً فعالاً وتنمّي البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية؛
- ٣- تؤكد من جديد على ضرورة تعزيز برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية في حدود الموارد المالية الزاهرة، وذلك على مستوى المكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح لإدارة التعاون الفني للمنظمة أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع؛
- ٤- تؤكد من جديد على أن إدارة التعاون الفني هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الإيكاو لمساعدة الدول على سد الثغرات في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله؛
- ٥- تؤكد من جديد على أن تحسين تنسيق التعاون الفني والمساعدة الفنية لأنشطة الإيكاو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحية وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلاً عن تنسيق أوثق لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية وبرامج المساعدات الأخرى في الإيكاو لتجنب الازدواج والتكرار؛
- ٦- تقرّ سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، التي اعتمدها المجلس، والتي تهدف إلى تعزيز واتساق سبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ، وتسلّم بأن وجود برنامج مشترك لدعم التنفيذ المقدم إلى الدول سيسهم في زيادة تقوية أنشطة دعم التنفيذ التي تقدمها المنظمة لتلبية احتياجات الدول الأعضاء على نحو أفضل؛

٧- **تطلب** إلى الأمين العام تحسين عملية تخصيص الموارد وتوزيع الأدوار والمسؤوليات لأغراض أنشطة دعم التنفيذ، وذلك مع مراعاة اعتبارات التخصص والمؤهلات والخبرات ومحدودية الموارد المالية والبشرية وفصل الواجبات ومهمة كل جهة تنظيمية داخل الأمانة العامة؛

٨- **تؤكد من جديد** على أن أي عجز مالي قد يحدث في ميزانية التكاليف في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول في المقام الأول من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، على أن يكون اللجوء إلى تمويله من ميزانية البرنامج العادي هو الملاذ الأخير؛

٩- **تطلب من** الأمين العام تنفيذ تدابير أكثر كفاءة، بما يؤدي إلى خفض تدريجي في تكاليف الدعم الإداري المحملة على مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية؛

١٠- **تؤكد من جديد** أن هذه التكاليف التي تستردها المنظمة مقابل خدمات الدعم المقدمة إلى إدارة التعاون الفني، يجب أن تكون متصلة اتصالاً مباشراً وحصرياً بعمليات المشروع لكي يتسنى الحفاظ على تكاليف الدعم الإداري عند أدنى حد.

### **الإيكاو بوصفها الوكالة المعترف بها في الطيران المدني**

١١- **تذكر** الدول المتعاقدة الرغبة في تطوير أو تحسين بنيتها الأساسية في مجال الطيران المدني بأن تدرس مزايا استخدام "برنامج الإيكاو للتعاون الفني" لأغراض مشاريعها في مجال الطيران المدني؛

١٢- **تطلب** إلى الأمين العام الاستمرار في إنكاء وعي الدول وقطاع الطيران والقطاع الخاص والمؤسسات الدولية والإقليمية والهيئات المالية والجهات المانحة والأمم المتحدة بشأن مزايا الاستعانة بالإيكاو لتنفيذ وتمويل مشاريع بناء القدرات وتطوير البنية الأساسية في مجال الطيران المدني؛

١٣- **توصي** الدول المانحة ومؤسسات التمويل وغيرها من شركاء التنمية، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، بإعطاء الأفضلية للإيكاو، في الحالات المناسبة، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية، **وتطلب** أن يواصل الأمين العام الاتصال بهذه الهيئات وبالدول التي يمكنها أن تتلقى المساعدة، وذلك لتخصيص الأموال لتنمية الطيران المدني مع الاعتماد على الإيكاو بوصفها الوكالة التنفيذية؛

١٤- **توصي** الدول المتعاقدة التي لديها برامج معونة ثنائية أو برامج معونة تحت رعاية الحكومة بأن تقيم الاعتبار لأهمية الاستعانة ببرنامج الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية من أجل تنفيذ البرامج الرامية إلى تقديم المساعدات إلى الطيران المدني.

### **توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية**

١٥- **تؤكد من جديد** على أن اعتماد الممارسات ذات الوجة التجارية لتحقيق الاستدامة المالية في إدارة التعاون الفني يقتضي إنشاء آليات مرنة تيسر التعاون مع الجهات المستفيدة المحتملة في إطار المشاريع الجديدة لتطوير الطيران المدني، والشراكات المبرمة مع الدول والجهات المانحة والجهات المختصة الأخرى بشأن فرص تعبئة الموارد، و**تدعو** الأمين العام إلى تحديد الآليات التي من شأنها أن تسمح للإيكاو بالمشاركة في مناقصات مشاريع تطوير الطيران المدني التي تصدرها المؤسسات المانحة ومصارف التنمية والهيئات المالية الدولية، بما يتماشى مع أفضل الممارسات التي تطبقها الأمم المتحدة، وتنظم الطريقة

التي تعمل بها الإيكاو مع القطاع مع مراعاة النماذج القائمة التي تستخدمها هيئات الطيران المدني الدولية الأخرى، ومع ضمان وجود الضوابط الملائمة والحفاظ على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الإيكاو؛

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

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

١٨- **تطلب** إلى الأمين العام اتخاذ إجراءات منسقة ومستدامة تهدف إلى ضمان التوفيق التدريجي بين برنامجي المساعدة الفنية والتعاون الفني كي يؤديا مهمتهما بصورة متسقة ومتوائمة، **وتدعم وتشجع** على وضع حلول جديدة مبتكرة لمشاريع وأنشطة دعم التنفيذ ضمن نهج "الإيكاو الواحدة" المعزز لتحقيق قدر أكبر من التآزر؛

١٩- **تشجع** على استخدام النظم والأدوات التي من شأنها أن تدعم تخطيط دعم التنفيذ وتطويره وإدارته، وتطلب إلى الأمين العام توفير الوسائل اللازمة لإتاحة هذه التكنولوجيات من أجل دعم الدول الأعضاء بشكل أفضل؛

### اتفاقات التعاون الفني والمساعدة الفنية

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

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

### المرفق (ب)

#### تمويل برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كانت دول أعضاء كثيرة تقتفر إلى الأموال اللازمة لتطوير واستدامة بنيتها الأساسية ومواردها البشرية في مجال الطيران ومدّ الثغرات المكتشفة على نحو يتسم بالكفاءة والاتساق؛

**ولما كانت الأموال المتاحة لدعم التنفيذ في مجال الطيران المدني غير كافية لإشباع احتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية؛**

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

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

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

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

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

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

**ولما كان المجلس قد أنشأ صناديق ائتمانية محدّدة الغرض ومتعدّدة المانحين بهدف مساعدة الدول الأعضاء في النهوض بالطيران المدني؛**

**ولما كان بناء الشراكات وتعبئة الموارد مسألةً ضروريةً للحصول على تمويل مستدام ويمكن التنبؤ به من أجل دعم التنفيذ وتقادي تكرار الجهود؛**

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة المرتبطة بمصادر التمويل على أن تسترعي انتباه ممثليها في تلك المنظمات إلى أهمية تقديم التعاون والمساعدة إلى مشاريع الطيران المدني، ولا سيما المشاريع الضرورية لإنشاء البنية الأساسية الحيوية للنقل الجوي و/أو الضرورية للتنمية الاقتصادية في البلد؛
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على إعطاء أولوية عالية لتنمية الطيران المدني، وعلى أن تبادر عندما تلتزم بالتعاون والمساعدة الخارجيين لهذا الغرض من خلال المستوى الحكومي الملائم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الإيكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمولها تلك المنظمات؛
- ٥- **تشجع** البلدان النامية على أن تطلب الحصول على الأموال اللازمة لتنمية قطاعات طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأسرع ما يمكن؛
- ٦- **تسلّم** بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج اطار الميزانية تتيح لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص السلامة وأمن الملاحة الجوية والحماية البيئية والكفاءة فيما يتعلق بمجال الطيران المدني، بما يشكل مزيداً من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصاً تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق؛
- ٧- **تأذن** للأمانة العامة بأن تتلقى بإسم برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية التي تقدم إلى مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية، ولا سيما التبرعات التي تقدم على شكل خبرات فنية ومنح دراسية ومنح تدريبية ومعدات التدريب وأموال التدريب من الدول ومؤسسات التمويل وغيرها من المصادر الأخرى العامة والخاصة، وبأن يعمل وسيطا بين الدول بخصوص تقديم المنح الدراسية والمنح التدريبية ومعدات التدريب؛
- ٨- **تحث** الدول القادرة على توفير أموال إضافية لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية للتابعين للإيكاو عن طريق صناديق التبرعات الخاصة بالإيكاو من أجل تنفيذ مشاريع في مجال الطيران المدني، أو مجموعات أدوات التنفيذ أو أي مساهمات أخرى تساعد على دعم الدول فيما تبذله من جهود للامتثال للقواعد والتوصيات الدولية وتلبية احتياجاتها المكتملة المتعلقة بالطيران المدني؛
- ٩- **تشجع** الدول وشركاء التنمية الآخرين، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، على الإسهام في آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الإيكاو للطيران المدني؛
- ١٠- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى توفير موارد مالية وبشرية دائمة من خلال "برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران"، من أجل تطوير قدرات الدول المستفيدة في مجال تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية وكذلك تعزيز نموها وقدرتها على الاعتماد على النفس؛
- ١١- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المشورة والمساعدة إلى البلدان النامية لدعم مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين من أجل تنفيذ البرامج الإقليمية وشبه الإقليمية لسلامة الجوية وأمن الطيران، مثل برنامج التنمية التعاونية لسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) والبرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP).

## المرفق (ج)

### تنفيذ برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

- لما كان** هدف الإيكاو هو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛
- ولما كان** تنفيذ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛
- ولما كانت** الدول المتعاقدة تعتمد أكثر فأكثر على الإيكاو للحصول على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية اللازمة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتنمية طيرانها المدني من خلال تعزيز هيئاتها وتحديث بنياتها الأساسية وتنمية مواردها البشرية؛
- ولما كانت** الحاجة ملحة إلى إجراء المتابعة والتصحيح الفعال فيما يتعلق ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر حتى يتسنى تقديم الدعم إلى الدول لسد الثغرات المكتشفة، بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة والأمن؛
- ولما كان** قيام إدارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الإيكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماماً بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهري لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، ويدعم بشكل فعال بلوغ أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة من خلال مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛
- ولما كانت** جائحة فيروس كورونا وبطء وتيرة تعافي قطاع النقل الجوي كان لهما بالغ الأثر على الطيران المدني وعلى الإمكانيات المادية لدى الدول ومصادر التمويل الأخرى، من حيث إيلاء الأولوية للاستثمارات في تطوير الطيران المدني ومشاريع البنية الأساسية حول العالم، مما أدى إلى إلغاء مشاريع التعاون الفني التي تجريها الإيكاو أو تعطيلها؛
- ولما كانت** الإيكاو قد أعدت مواداً إرشادية عملية وموائمةً لصالح الحكومات والمشغلين في القطاع بقصد إعادة تشغيل قطاع النقل الجوي الدولي والتعافي من تداعيات الجائحة على مستوى عالمي منسق وجعل الطيران أكثر استدامةً ومرونةً فيما بعد انتهاء الجائحة؛
- ولما كانت** مجموعات الإيكاو لأدوات التنفيذ قد أعدت ونفذت بما يتفق تماماً مع التدابير والتوصيات الواردة في تقرير فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART)، التي شكلت عنصراً رئيسياً في تنفيذها؛
- ولما كان** التمويل المقدم إلى برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية من خارج الميزانية يتيح للإيكاو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق التي تجريها الإيكاو، وأن تساعد في الجهود التي تبذلها الدول لإعادة التشغيل والتعافي ومواجهة الأزمات المتعلقة بفيروس كورونا؛
- ولما كانت** أعمال تقييم المشاريع التالية للتنفيذ تشكل أداة قيمة لتقييم ورصد تأثير فرادى المشاريع على الطيران وتخطيط المشاريع في المستقبل؛
- ولما كانت** الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تعتمد على الإيكاو أكثر فأكثر للحصول من خلال إدارة التعاون الفني على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية في مجالات التعاون الفني والمساعدة الفنية التقليدية وتضمن التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

## فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توجّه انتباه الدول المتعاقدة التي تطلب التعاون الفني والمساعدة الفنية إلى المزايا التي يمكن تحصيلها من المشاريع المحددة بوضوح والمستندة إلى خطط رئيسية للطيران المدني؛**
- ٢- **تحثّ الدول المتعاقدة، عند تنفيذ مشاريع تطوير الطيران المدني من خلال الإيكاو، على إيلاء الأولوية إلى النتائج والتوصيات التي يخلّص إليها كل من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر، مثل استنتاجات وقرارات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، بهدف سدّ الثغرات المكتشفة ومعالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن والاستفادة من فرص التحسين في كافة مجالات الطيران المدني، مع المساهمة بشكل مباشر في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛**
- ٣- **توجّه انتباه الدول المتعاقدة إلى التعاون والمساعدة التي تقدم من خلال المشاريع شبه الإقليمية والمشاريع الإقليمية التي تنفذها الإيكاو، مثل مشاريع "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران" (COSCAP) ومشاريع البرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP)، وتحثّ المجلس على أن يواصل إعطاء الأولوية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية لما لها من فوائد جمة مرتبطة بها؛**
- ٤- **تشجع الدول والهيئات غير الحكومية العاملة في مجال الطيران المدني على أن تطلب الدعم من الإيكاو، عند الاقتضاء، من خلال ما لديها من برامج وأنشطة لدعم التنفيذ، بهدف التصدي للتحديات التي خلّفتها جائحة فيروس كورونا على الطيران للتعجيل بإعادة التشغيل والتعافي؛**
- ٥- **تطلب إلى الأمين العام أن يعزّز تطبيق المنظمة لنهج شامل حيال أنشطة دعم التنفيذ بغية بناء نظم رقابة قوية ومستدامة في الدول؛**
- ٦- **تحثّ الدول على إعطاء أولوية عالية لتدريب موظفيها الفنيين والتشغيليين والإداريين من خلال إعداد برنامج تدريب شامل، وتذكّر الدول بأهمية تقديم هذا التدريب على النحو الوافي، وبالحاجة إلى تقديم الحوافز المناسبة للاحتفاظ بهؤلاء الموظفين، كل في مجال تخصصه، بعد اكتمال تدريبهم؛**
- ٧- **تشجع الدول على تركيز جهودها على تطوير مراكز التدريب الراهنة، وعلى دعم مراكز التدريب الإقليمية في منطقتها حتى توفر التدريب العالي لموظفي الطيران المدني الوطنيين كلما كان هذا التدريب غير متوفر على المستوى الوطني، وذلك من أجل النهوض بقدرة الاعتماد على الذات في الإقليم؛**
- ٨- **تشجع الدول التي تتلقى التعاون الفني والمساعدة الفنية من خلال الإيكاو على أن تتفادى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع؛**
- ٩- **توجّه انتباه الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الإيكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية؛**

- ١٠- **توجّه انتباه** الدول المتعاقدة وشركاء التمويل وغيرها من الجهات المعنية في مجال الطيران إلى مجموعات أدوات التنفيذ التي أعدتها الإيكاو، والتي تتيح حلاً جاهزاً للتطبيق وفعالاً وموحداً يتضمن المواد الإرشادية والتدريب والأدوات ودعم الخبراء، ويهدف إلى تيسير تنفيذ أحكام الإيكاو وإرشاد الهيئات الحكومية من خلال إتاحة حلول تتسم بالاتساق والمرونة؛
- ١١- **تطلب** إلى جميع الدول المتعاقدة، أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء إدارة التعاون الفني؛
- ١٢- **تطلب** إلى الأمين العام أن يشجّع الاستخدام الواسع النطاق لمؤشرات الأداء من أجل إجراء تقييم موضوعي لتأثير التعاون الفني والمساعدة الفنية على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛
- ١٣- **تشجّع** الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في الإيكاو، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛
- ١٤- **تشجّع** الدول والجهات المانحة على إدراج أعمال التقييم التالية لتنفيذ مشاريع الطيران المدني الخاصة بها وتوفير الأموال لها، بوصفها جزءاً لا يتجزأ من أعمال تخطيط وتنفيذ المشاريع.

### البند رقم ٢٦ من جدول الأعمال: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران

في جلساتها الثالثة عشرة، نظرت اللجنة التنفيذية في البند ٢٦ من جدول الأعمال "برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران"

#### التدريب وبناء القدرات

٢٦-١ عرضت ورقة العمل A41-WP/29 المقدمة من مجلس الإيكاو موجزاً لأنشطة برنامج التدريب على الطيران المدني الدولي منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية. كما قدمت تقريراً عن إنجازات "برنامج ترينير المُتقدّم" (TPP) وشبكة مراكز التدريب على أمن الطيران، بالإضافة إلى الأولويات الأخرى في مجال التدريب من أجل توفير الدعم للدول الأعضاء خلال الفترة الثلاثية المقبلة. ويستمر قسم التدريب العالمي على الطيران (GAT) التابع لإدارة التعاون الفني في الإيكاو في إدراج مكونات التدريب في مختلف طرائق التنفيذ الواردة في برامج التخطيط والتنفيذ المتعلقة ببناء القدرات والموارد البشرية في الدول الأعضاء، ومواصلة توسيع العضوية والشراكات واتفاقات إدارة التدريب في برنامج ترينير المُتقدّم بهدف تعزيز إمكانية الوصول إلى التدريب وشموليته. وأيدت اللجنة استراتيجيات الإيكاو لتوجيه المستفيدين من أجل توسيع نطاق التحول الرقمي وتعزيزه تمثيلاً مع باقي المنظمة. وأحاطت اللجنة علماً بالمقترحات الداعية إلى استخدام مواد ضمان الجودة التي وضعتها مجموعة عمل التدريب التابعة لفريق خبراء أمن الطيران للمساعدة على ضمان أن أنشطة التدريب وتنمية القدرات في مجال أمن الطيران التي تضطلع بها الإيكاو تخضع لإجراءات متينة فيما يخص ضمان الجودة لضمان أنها لا تزال تفي بالغرض منها.

٢٦-٢ وسلطت ورقة العمل A41-WP/344، المقدمة من الاتحاد الروسي، الضوء على الاقتراحات والتوصيات الرامية إلى التنفيذ الناجح لبرنامج ترينير المُتقدّم لدى مهنيي الطيران المدني الدولي المعنيين بأمن الطيران. ووافقت اللجنة على أن تواصل الإيكاو جمع آراء وتعليقات أعضاء البرنامج الذين هم أيضاً مراكز للتدريب على أمن الطيران فيما يتعلق بتحديد الاحتياجات

التدريبية بشأن أمن الطيران. كما أيدت اللجنة النظر في استخدام شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران التابعة للإيكاو لمساعدة الأمانة العامة عند إعداد المواد التدريبية الخاصة بأمن الطيران في شكلها النهائي، ومن ثم ترجمتها لاحقاً.

٣-٢٦ وأوضحت ورقة العمل A41-WP/135، المقدمّة من سنغافورة وشارك في تقديمها جزر البهاما وبوتان وفيجي وميانمار وبالاو وبابوا غينيا الجديدة والفلبين وساموا والمملكة العربية السعودية وجنوب أفريقيا وتايلند وتيمور ليشتي والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية فنزويلا البوليفارية، كيف أن البرنامج المشترك بين الإيكاو والمديرية العامة للطيران المدني في سنغافورة بشأن قدرة الطيران على الصمود يشكّل منصة مفيدة للمدراء العاملين لتبادل الخبرات والعمل معاً لوضع نظام للطيران الدولي أكثر قدرة على الصمود وأكثر استدامة. ودعمت اللجنة جهود الإيكاو للتسيق مع أكاديمية سنغافورة للطيران (SAA) من أجل تطوير برنامج المديرية العامة للطيران المدني بشأن تعزيز قدرة الطيران على الصمود، وشجعت الإيكاو على تعزيز هذه المبادئ وتنفيذها من خلال حلقات العمل التي تنظمها المديرية العامة للطيران المدني.

٤-٢٦ وعرضت ورقة العمل A41-WP/375، المقدمّة من أوروغواي وشارك في تقديمها غويانا والأرجنتين ودولة بوليفيا متعددة القوميات والبرازيل وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وبنما وباراغواي وبيرو وجمهورية فنزويلا البوليفارية والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، فرص بناء القدرات التي أوجدتها لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية. وأحاطت اللجنة علماً بأهمية إقامة وتعزيز الشراكات من أجل التدريب على الطيران من خلال تبادل المعارف، وضمان إتاحة موارد الإيكاو واستخدامها. وأقرت اللجنة بأن الإيكاو تروج لأفضل الممارسات هذه من خلال برنامج تدريب المتقدم من خلال توحيد عملية إعداد الدورات التدريبية وتدريبها، ووضع قوائم بالمدرّبين المؤهلين لدى الإيكاو، ومطوري الدورات التدريبية، ومصممي النظم التعليمية، ومدققي تصميم النظم التعليمية، وخبراء الموضوعات، وذلك من أجل تعزيز جودة التدريب في الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية وعلى الصعيد العالمي. وشجعت اللجنة على الالتزام ببذل جهود دولية فعّالة وقائمة على المخاطر لتعزيز أمن الطيران وتقديم المساعدة أينما تشتد إليها الحاجة. كما جرى تسليط الضوء على موارد المساعدة الفنية المتاحة من خلال "برنامج الإيكاو لدعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن" (ISD-SEC) بما في ذلك مكاتب الإيكاو الإقليمية، وذلك من أجل المساعدة على تحقيق أهداف ورقة العمل هذه.

٥-٢٦ وأفادت ورقة العمل A41-WP/367، المقدمّة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية<sup>١٦</sup>، عن النمو المتوقع لصناعة الطيران في أفريقيا، التي تلقى صعوبات في تلبية طلبات الرأسمال البشري في قطاع الطيران في المنطقة. وأيدت اللجنة الجهود التي تبذلها الإيكاو لدعم اتحاد المنظمات الأفريقية للتدريب على الطيران فيما يقوم به من تنفيذ لخريطة طريق التدريب على الطيران للدول الأفريقية، وذلك من أجل تحديد احتياجات بناء القدرات وتعزيز الاستقلال الذاتي من خلال برامج تدريب المدربين. وحثت اللجنة الإيكاو على مواصلة تقديم المساعدة من خلال مختلف الأنشطة المحددة في الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا.

٦-٢٦ وتناولت ورقة العمل A41-WP/376، المقدمّة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية<sup>١٦</sup>، ضرورة وضع خريطة طريق للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران من أجل تلبية التزاماتها الوطنية والعالمية في النقل الجوي، بالإضافة إلى دور قسم التدريب العالمي على الطيران في تنفيذ القرار ٤٠-٢٥. وأيدت اللجنة ورقة العمل هذه.

<sup>١٦</sup> الجزائر، أنغولا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، الكاميرون، كابو فيردي، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية الكونغو، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إسواتيني، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا-بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، ناميبيا، موزامبيق، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرنسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، السودان، تنزانيا، توغو، تونس، أوغندا، زامبيا، زيمبابوي.

٢٦-٧ وقدمت كل من ورقة العمل A41-WP/354، المقدمّة من المجلس الدولي للمطارات والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الدولي لمراقبي الحركة الجوية ومنظمة العمل الدولية التابعة للأمم المتحدة والاتحاد الدولي لعمال النقل والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء والرابطة الدولية للشحن الجوي ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، وورقة العمل A41-WP/361، المقدمّة من الجمعية الملكية للملاحة الجوية، تقريراً عن التأثيرات الكبيرة لجائحة فيروس كورونا على توافر عددٍ كافٍ من العمال الذين يتمتعون بمهارات كافية لتلبية متطلبات إنعاش الطيران. وأحاطت اللجنة علماً بالتأييد الساحق لورقات العمل هذه، وشجعت الإيكاو على العمل مع الدول والقطاع لتحديد الصعوبات المتعلقة بالموارد البشرية والتصدي لها، كما أحاطت علماً بالحاجة إلى تطوير قوى عاملة متنوعة وماهرة لدعم مستقبل قطاع الطيران، وجذب المزيد من الشباب إليه، وتعزيز التنوع وأهداف التخلص من الانبعاثات الكربونية. وأقرت اللجنة أيضاً بمساهمة أنشطة الإيكاو التدريبية بشأن مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران من خلال إقامة شركات مكرّسة مع مُقَمّي التدريب والمنظمات الدولية والمؤسسات الأكاديمية، مع الإحاطة علماً أيضاً بأن الجهات التنظيمية وأوساط قطاع الطيران يضطلعون بدور في التصدي لهذه الصعوبات.

٢٦-٨ وعرضت ورقة المعلومات A41-WP/577، المقدمّة من إندونيسيا، المساهمات الهامة التي قدمتها إندونيسيا فيما يتعلق ببناء القدرات واستراتيجية نهج الموارد. وقد تلقت إندونيسيا مؤخراً "جائزة الإيكاو البلاتينية لمراكز التميز في التدريب" تقديراً لأنشطتها الفاعلة في مجال برنامج تدريب المُتقدّم، التي تشمل "أكبر عدد من المتدربين على مجموعة الإيكاو للتدريب الافتراضي المقدم في عامي ٢٠٢٠-٢٠٢١". وتؤكد الجائزة التزام إندونيسيا القوي تجاه الإيكاو وكأحد الرواد العالميين لمراكز التميز في التدريب.

### تطوير الكفاءات التدريبية

٢٦-٩ تضمنت ورقة العمل A41-WP/140، المقدمّة من جمهورية الصين الشعبية وشارك في تقديمها كولومبيا وجمهورية لاو الديمقراطية ومنغوليا وتايلند، لمحة عامة عن الممارسات الراهنة للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية والإيكاو فضلاً عن مساهمات الصين الرامية إلى تحسين كفاءات ومؤهلات العاملين في مجال الأرصاد الجوية لأغراض الطيران. ولاحظت اللجنة في هذا الصدد التحسّن الذي طرأ على الدعم الجماعي المُقدّم إلى الدول الأعضاء وتوطيد أواصر التعاون مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية وضرورة تقادي ازدواج الجهود.

٢٦-١٠ وعبرت ورقة العمل A41-WP/385، المقدمّة من الجمهورية الدومينيكية، عن الحاجة إلى تقييم قدرة مؤسسات التدريب المعتمدة على إدارة معلومات التدريب على الطيران استجابة للتغيرات التي أحدثتها جائحة فيروس كورونا في صناعة الطيران. وشجّعت اللجنة على مواصلة استخدام البيانات لدعم التدريب واتخاذ القرارات القائمة على الأدلة.

٢٦-١١ وأفادت ورقة العمل A41-WP/392، المقدمّة من الجمهورية الدومينيكية، أن التدريب من أجل تطوير الكفاءات على إدارة التغيير يتسم بالأهمية بالنسبة للوظائف التنفيذية والإدارية، بالنظر إلى العدد الكبير من مشاريع التنفيذ في قطاع الطيران، وإلى الأوضاع غير المواتية في البيئة (التي تسببها العوامل البشرية والظواهر الطبيعية). وأيدت اللجنة ورقة العمل هذه.

٢٦-١٢ وأوصت ورقة العمل A41-WP/425، المقدمّة من الجمهورية الدومينيكية، باتباع نهج فعّال وموحّد في تحديد الكفاءات الضرورية للعاملين في الطيران. وأقرت اللجنة بطلب الجمهورية الدومينيكية إلى الإيكاو بأن تعتمد هذا النهج لتحديد الاحتياجات التدريبية وتوفير مثل هذا التدريب، ليس من أجل موظفي سلطات الطيران المدني فحسب، بل أيضاً لأصحاب المصلحة في قطاع الطيران. واقترحت اللجنة أن تُطبّق الإيكاو هذه المنهجية بطريقة كلية.

١٣-٢٦ ولخصت الورقتان A41-WP/393 وA41-WP/414، المقدمتان من جمهورية فنزويلا البوليفارية وبتأييد من بنما والجمهورية الدومينيكية<sup>١٧</sup>، الفوائد المتنامية من جراء استخدام الواقع المعزز والافتراضي في التدريب وبناء القدرات، وحثت الدول وأوساط الصناعة على دعم الإيكاو في صياغة قواعد وتوصيات دولية بشأن استخدام هذه التكنولوجيات. وقد أحاطت اللجنة علماً بهذه التوصية.

١٤-٢٦ ورمت ورقة العمل A41-WP/414، المقدمّة من هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية<sup>١٨</sup>، إلى تسليط الضوء على المساهمات والجهود التي قدمتها هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية/معهد أمريكا الوسطى للتدريب المتخصص على الطيران (ICCAE) في تطوير النهج القائم على الكفاءة لعمليات التدريب في أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي، من أجل التخفيف من المخاطر التشغيلية المحتملة على السلامة التي يسببها الانقطاع المطول للتدريب الحضورى بسبب جائحة فيروس كورونا، والتأكيد على التدريب الحضورى والافتراضي لضمان الاستمرارية. ولاحظت اللجنة سعي الإيكاو لضمان استمرارية التدريب من خلال قيامها منذ بداية الجائحة بتحويل دوراتها التدريبية المقدمّة داخل القاعات الدراسية إلى دورات افتراضية.

١٥-٢٦ وعرضت ورقة العمل A41-WP/62، المقدمّة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات، الدورة التدريبية الجديدة للإيكاو بعنوان "مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم" (AAAVF) وحثّت الإيكاو والمنظمات على تعزيز هذه الدورة التدريبية الجديدة التي ستساعد هيئات الطيران المدني والجهات الفاعلة على فهم وتنفيذ سياسة الإيكاو في مساعدة الضحايا. وقد جرى إعداد الدورة المتعلقة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم بالاستناد إلى إرشادات الإيكاو بشأن التعاون مع خبراء الإيكاو، وإلى مساهمات الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات. واتفقت اللجنة على أن تدعو الجمعية العمومية إلى تعديل الفقرة (ب) من الإجراءات وأن "تطلب من الإيكاو أن تسهل مشاركة الخبراء المعترف بخبرتهم فيما يخص سياسة الإيكاو بشأن مساعدة الضحايا".

١٦-٢٦ وعرضت ورقة المعلومات A41-WP/350، المقدمّة من الجمهورية الدومينيكية، توصيات بشأن تعزيز مهارات القيادة والإدارة لدى موظفي مراقبة السلامة التشغيلية من أجل تحسين فعالية مهمة السلامة التشغيلية والنتائج الاستراتيجية في مناطق خدمة المطارات والمساعدات الأرضية.

١٧-٢٦ وقدمت ورقة المعلومات A41-WP/352، المقدمّة من الجمهورية الدومينيكية، تقريراً بشأن الحاجة إلى وضع وتنفيذ تدريب يتيح لموظفي الإدارة والتنفيذ في خدمات الملاحة الجوية اكتساب المعارف والمهارات اللازمة للإدارة التعاونية لخدمات الملاحة الجوية من أجل تحقيق مستوى مقبول من السلامة باستخدام الأدوات والإجراءات التي تقترحها الإيكاو.

١٨-٢٦ وأبرزت ورقة المعلومات A41-WP/478، المقدمّة من جمهورية الصين الشعبية، كيف استمر الطيران المدني في الصين بتعزيز اختيار وتدريب الموظفين ذوي التوجه البحثي في سياسة الطيران المدني، ووضعت نموذجاً منهجياً وعلمياً ومستداماً لاختيار وتدريب الموظفين ذوي التوجه البحثي وتطبيق النتائج ذات الصلة.

<sup>١٧</sup> دولتان عضوتان في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية.

<sup>١٨</sup> بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

١٩-٢٦ وعرضت ورقة المعلومات A41-WP/479، المقدّمة من جمهورية الصين الشعبية إصلاح تدريب المفتشين الذي قامت به الحكومة الصينية في الطيران المدني في السنوات الأخيرة، وذلك من أجل تبادل الخبرات مع الدول الأخرى وتعزيز مؤهلات المفتشين وبناء قدراتهم في الطيران المدني بحيث تواصل ضمان التشغيل الآمن للطيران المدني في دول مختلفة.

٢٠-٢٦ وأكدت ورقة المعلومات A41-WP/578، المقدّمة من جمهورية كوريا، على الحاجة إلى التعاون في قطاع التدريب وتقديم الدعم لإنشاء أكاديمية الطيران الكورية من قبل جمهورية كوريا، وسط مخاوف من ضعف التدريب لدى الموظفين الفنيين أثناء الجائحة.

٢١-٢٦ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات المذكورة أعلاه.

٢٢-٢٦ وبعد النظر في أوراق العمل وفي ضوء المناقشات، توصي اللجنة الجمعية العمومية بما يلي:

- (أ) تشجيع الدول الأعضاء على دعم الإيكاو في متابعة عمليات التعاون في التدريب في جميع المناطق؛  
(ب) وتوصية الدول الأعضاء بالاستفادة من حافظة التدريب الموسّعة لدى الإيكاو باستخدام أحدث التكنولوجيات والتطبيقات في أشكال التعلم المتنوعة؛  
(ج) وتشجيع المجلس على الانخراط بنشاط في تعزيز أنشطة التدريب في الإيكاو لدى الدول الأعضاء من أجل زيادة التوعية الإقليمية.

## البند ٢٧ من جدول الأعمال: التدابير المتخذة للمساواة بين الجنسين في الإيكاو وقطاع الطيران العالمي بحلول عام ٢٠٣٠

### تعزيز المساواة بين الجنسين في المنظمة وقطاع الطيران

١-٢٧ استعرضت اللجنة التنفيذية الورقة WP/48 Revision NO.1 - "تدابير من أجل المساواة بين الجنسين في الإيكاو وقطاع الطيران العالمي بحلول ٢٠٣٠"، التي قدّمها المجلس. وأحاطت اللجنة علماً بالأعمال التي نفّذتها الإيكاو في هذا الصدد خلال فترة الثلاث سنوات الحالية، وشجّعت الإيكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية على إبداء قدر أكبر من الطموح وتكثيف العمل على جميع المستويات من خلال اتباع نهج كلي إزاء تعزيز المساواة بين الجنسين في مجال الطيران.

٢-٢٧ وأحاطت اللجنة علماً بعدم كفاية التقدّم المُحرَز نحو تحقيق المساواة بين الجنسين في مجال الطيران، ونكّرت بأهمية تعزيز الالتزام، والسياسات الطموحة، بما في ذلك سياسات الموارد البشرية، ووضع أهداف وغايات قابلة للقياس من أجل تقليص الفجوة بين الجنسين، وتعزيز تمثيل المرأة في القوى العاملة في قطاع الطيران. وعلاوة على ذلك، فقد شجّعت على زيادة الموارد المُخصّصة من أجل تحقيق المساواة بين الجنسين، بما في ذلك تقديم مساهمات مالية لدعم الجهود المبذولة من أجل برامج التدريب وبناء القدرات للمرأة في مجال الطيران، لا سيما في البلدان النامية.

٣-٢٧ وشدّدت اللجنة على أن جمع البيانات يظل أمراً ضرورياً من أجل فهم الصورة الكاملة للفجوة المستمرة بين الجنسين في مجال الطيران، فضلاً عن قياس التقدّم المُحرَز على صعيد تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة في مجال الطيران. وعلى نفس المنوال، أيدت اللجنة الخطط الرامية إلى قيام الإيكاو بإجراء تحليل حول أهمية البيانات لأغراض وضع السياسات المستتيرة واتخاذ القرارات عن علم، وذلك على النحو المبين في الورقة WP/48 Revision No.1.

٢٧-٤ وأيدت اللجنة كذلك المجالات المستقبلية ذات الأولوية من أجل عمل المنظمة بشأن تحقيق المساواة بين الجنسين على النحو المبين في ورقة العمل. ويشمل ذلك خطط تعميم مراعاة المنظور الجنساني في الإيكاو من خلال خطة العمل على نطاق منظومة الأمم المتحدة بشأن تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة، وحثت الإيكاو على الاستفادة من أفضل الممارسات في منظومة الأمم المتحدة، لا سيما بالتعاون مع هيئة الأمم المتحدة للمرأة.

٢٧-٥ ورخبت اللجنة بتنظيم القمة العالمية الثانية للمساواة بين الجنسين في مجال الطيران في عام ٢٠٢٣ في مدريد بإسبانيا، وشجعت الدول الأعضاء على المشاركة بنشاط في هذا الحدث الهام ودعمه.

٢٧-٦ وأعربت اللجنة عن تأييدها القوي لورقة العمل، ووافقت على مواصلة تعديل مشروع القرار بصيغته المرفقة بالورقة WP/48 Revision No.1 في الفقرة السابعة من ديباجة القرار والبند ١٤ من منطوقه، كي يعكس دور العمل اللائق في زيادة حجم الموارد البشرية المؤهلة المتاحة للطيران، وأهمية إقامة شراكات أقوى مع المنظمات الدولية على التوالي.

٢٧-٧ وفي هذا الصدد، دعت اللجنة الجمعية العمومية إلى أن تعتمد القرار المنقح للجمعية العمومية الوارد في المرفق بالورقة WP/48 Revision No.1.

٢٧-٨ وفي ضوء المناقشة التي دارت، وافقت اللجنة على أن تقدم القرار التالي إلى الجلسة العامة كي تعتمد:

**القرار ١/٢٧ "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين": تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي**

**إنّ الجمعية العمومية:**

إذ تدرك أن النساء يمثلن نصف سكان العالم؛

وتدرك أيضاً أن تعزيز المساواة بين الجنسين يدخل في صميم مكافحة جميع أنواع التمييز ويسهم في المزيد من التنوع؛

وتقرّ بأنه في الدورة الاستثنائية الثالثة والعشرين للجمعية العامة للأمم المتحدة التي عُقدت في يونيو ٢٠٠٠، وخلال استعراض تنفيذ إعلان ومنهاج عمل بيجين" اللذين اعتمدهما المؤتمر الدولي الرابع بشأن المرأة في سبتمبر ١٩٩٥، التزمت الحكومات بمواصلة الإجراءات لتسريع تنفيذ منهاج العمل وضمن التنفيذ الكامل للالتزامات فيما يتعلق بالمساواة بين الجنسين والتنمية والسلام؛

وترى أن قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/RES/69/151، الذي اعتُمد في ١٨/١٢/٢٠١٤، يبرز الحاجة التي أثّرت في القرارات السابقة بشأن "تعزيز الترتيبات المؤسسية لدعم المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة" ويدعو جميع الجهات الفاعلة، بما في ذلك وكالات الأمم المتحدة المتخصصة والقطاع الخاص، إلى تكثيف وتسريع الإجراءات المتخذة لتنفيذ إعلان ومنهاج عمل بيجين بشكل شامل وفعال؛

وتشير إلى أنه في شهر سبتمبر ٢٠١٥، وخلال انعقاد مؤتمر قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠١٥، اجتمع زعماء العالم في مقر الأمم المتحدة بنيويورك لاعتماد "خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" حيث تعهدت بموجبا دولهم بإقامة شراكة عالمية جديدة للحدّ من الفقر المدقع وتحديد مجموعة من الأهداف والغايات التي تُعرف باسم "أهداف التنمية المستدامة"، علماً بأن الهدف الخامس منها ينص على تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع النساء والفتيات؛

وترحب بنتائج اجتماع قادة العالم بشأن المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة: الالتزام بالعمل المنعقد في سبتمبر ٢٠١٥، حيث

التزم أكثر من ٨٠ قائداً من القادة العالميين بالقضاء على التمييز ضد المرأة وبتخاذ المزيد من التدابير وتحقيق المزيد من الأهداف لتعجيل عملية تمكين المرأة وتحقيق المساواة بين الجنسين؛

وتدرك أنّ من شأن تحقيق المساواة بين الجنسين أن يزيد من حجم الموارد البشرية المؤهلة المتاحة لقطاع الطيران؛

وترحب أيضاً بالمواضيع التي حددتها هيئة الأمم المتحدة للمرأة للاحتفال سنوياً باليوم الدولي للمرأة والتي تجعل من ذلك اليوم مناسبة للتضامن من أجل بناء الدعم لحقوق المرأة ومشاركتها في الميادين السياسية والاقتصادية واضطلاعها بصلاحيات اتخاذ القرار لعام ٢٠١٦ - "تحقيق المناصفة في العالم بحلول عام ٢٠٣٠: لنستحث الخطى" من أجل المساواة بين الجنسين، كمبادرة جاءت في الوقت المناسب لمساعدة قادة الدول على تعزيز التزاماتهم بمسألة المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة ومضاعفة الزخم لتحقيق التنفيذ الفعال؛

وتشدّد على أنه ٢٠١٦، في عام ٢٠٢٢، وبعد مرور ٤٦ ٢٧ عاماً على اعتماد إعلان ومنهاج عمل بيجين، لا يزال مستوى عدم المساواة بين النساء والرجال مرتفعاً في مجالات حيوية تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، إمكانية الحصول على فرص عمل لائقة وسدّ الفجوة في الأجور بين الجنسين؛

وتشير إلى قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٦-٢٧: المساواة بين الجنسين، لا سيما الفقرة ١ (ب) من منطوق هذا القرار، التي تنصّ على "أن تواصل الإيكاو بذل كل الجهود من أجل تحقيق المساواة والإنصاف بين الجنسين مع الالتزام الكامل بمبدأ التمثيل الجغرافي العادل"؛

وتشير أيضاً إلى "منهاج عمل بيجين" لعام ١٩٩٥، الذي حدّث في إطاره الأمين العام للأمم المتحدة المنظمات الدولية والوكالات المتخصصة للأمم المتحدة، مثل الإيكاو، على وضع البرامج لتحقيق هدف إقامة التوازن بين الجنسين بنسبة ٥٠/٥٠ على جميع المستويات؛

وتلاحظ أن تحقيق المساواة بين الجنسين في مجال الطيران يتطلب التعبئة على أربعة مستويات مختلفة، هي الدول الأعضاء والهيئات الإدارية والفنية في الإيكاو، والأمانة العامة للإيكاو، وقطاع الطيران، وأن على الإيكاو أن تأخذ ذلك في الاعتبار على نحو شامل وكامل عند وضع برامجها وسياساتها بشأن المساواة بين الجنسين وعند الإبلاغ عن نتائجها؛

وتدرك أن سياسة الإيكاو بشأن المساواة بين الجنسين يجب أن تقوم على أساس بيانات وإحصاءات شاملة تتصل بالمستويات الأربعة المشار إليها أعلاه، والمجمعة والمقدّمة على أساس متعدد السنوات ومصحوبة بتوزيع جغرافي؛

وتدرك أن وضع سياسات الإيكاو وبرامجها ينبغي أن يستند إلى تبادل الآراء على نطاق أوسع بين الجهات المعنية، مثل الدول والمنظمات الدولية الأخرى وقطاع الطيران والجامعات والمجتمع المدني؛

وتلاحظ أن برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين، قد وُضع في عام ٢٠١٧، بناءً على تعليمات الجمعية العمومية من خلال قرارها ٣٩-٣٠، على أن يكون هدفه الرئيسي تيسير وتنسيق البرامج والمشاريع الموجهة وإعداد تقارير منتظمة عن التقدم المحرز نحو بلوغ هدف المساواة بين الجنسين بحلول عام ٢٠٣٠، لا سيما فيما يخص الوظائف من الفئة الفنية والفئات العليا، في الإيكاو وفي الدول وقطاع الطيران العالمي؛

وترحب بالتقدم الذي حققته الإيكاو والدول الأعضاء بناءً على قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٦-٤٧ ٣٩-٣٠، مع الإعراب عن الأسف لكون التقدم المحرز نحو المساواة بين الجنسين ما زال محدوداً ويسير ببطء شديد؛

وتقرّر بأن التعيينات في الأمانة العامة للإيكاو تستند إلى مبدأ الجدارة، مع إيلاء الاهتمام الواجب لأهمية تعيين موظفين على أوسع نطاق جغرافي ممكن وضمان المساواة في تمثيل الجنسين؛

وتسلّم بأنه، على الرغم من الصعوبات القائمة، ينبغي أن تواصل الإيكاو تركيز اهتمامها أكثر على مسألة حقوق المرأة والمساواة بين الجنسين من خلال الدور الذي تضطلع به فيما يخص تحقيق أهداف إعلان ومنهاج عمل بيجين والهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة، وأنّ هناك حاجة ملحة إلى اتخاذ خطوات جديدة وطموحة من أجل بلوغ هذا الهدف؛

وتحيط علماً بأن القرار الذي اعتمده الجمعية العامة للأمم المتحدة في ٢٠/٧/٢٠٢٢ الذي كرس تاريخ ٢٤ يونيو بوصفه "اليوم الدولي للمرأة في العمل الديبلوماسي"؛

تقرّر ما يلي:

- ١- **تؤكد مجدداً** التزامها بتعزيز المساواة بين الجنسين والنهوض بوضع المرأة من خلال العمل على دعم تحقيق الهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة: "تحقيق المساواة بين الجنسين" وتمكين جميع النساء والفتيات، بما في ذلك السعي لتحقيق الهدف الطموح المتمثل في نسبة ٥٠/٥٠ (بين الرجال والنساء) بحلول عام ٢٠٣٠ على جميع مستويات الوظائف من الفئة الفنية والفئات العليا في قطاع الطيران العالمي؛
- ٢- **وتؤكد أيضاً** على الدور الأساسي والمحفّز للجمعية العمومية ومجلس الإيكاو في تعزيز المساواة بين الجنسين وتمكين النساء والفتيات، وتشجع الدول الأعضاء على أن تضع في الاعتبار توصيات "الإعلان بشأن تحسين تمثيل المرأة في الهيئات الإدارية والفنية للإيكاو"، وأن تولي الاعتبار الواجب لضمان تكافؤ الفرص في ترشيح نساء مؤهلات لدى تسمية ممثلين وخبراء ومسؤولين في هيئات الإيكاو ومجموعاتها وللمشاركة في اجتماعاتها؛
- ٣- **وتطلب** من الأمين العام أن يدرج تقييماً للتقدم المحرز استناداً إلى هذا الإعلان في تقريره السنوي المقدم للمجلس بشأن تنفيذ برنامج المساواة بين الجنسين وخطة تنفيذه؛
- ٤- **وتشجّع** الدول على التشديد بشكل خاص على المساواة بين الجنسين عند اقتراح المرشّحين للمناصب العليا ومناصب صنع القرار في الأمانة العامة للإيكاو؛
- ٥- **وتحثّ** الدول ومؤسسات الطيران الإقليمية والدولية وقطاع الطيران الدولي على أداء دور قيادي قوي وحاسم والالتزام بالنهوض بحقوق المرأة واتخاذ ما يلزم من إجراءات لتعزيز المساواة بين الجنسين من خلال دعم السياسات، وكذلك عملية وضع وتحسين البرامج والمشاريع من أجل تحقيق التقدم الوظيفي للنساء في الهيئات الرئاسية والفنية والأمانة العامة للإيكاو وقطاع الطيران العالمي؛
- ٦- **وتدعو** الدول إلى النظر في وضع أهداف وغايات طموحة فيما يتعلق بالمساواة بين الجنسين في القوى العاملة في مجال الطيران لديها، لا سيما في المناصب التخصصية والفنية والإدارية، فضلاً عن ضرورة أن تكون هذه الالتزامات مصحوبة بما يفي من التمويل من خلال تخصيص ميزانية كافية وتعبئة الموارد المالية من جميع المصادر؛
- ٧- **وتوافق**، في هذا الصدد، على أنّ هدفاً وسيطاً مثل هدف "٢٥ بحلول ٢٥" الذي وضعته الأيالات، ويقضي بأن يزيد عدد النساء في المناصب العليا والمجالات المنخفضة التمثيل بنسبة ٢٥٪ أو بما لا يقل عن ٢٥٪ بحلول عام ٢٠٢٥، ينبغي أن يكون مصدر إلهام لجميع فئات الجهات المعنية في قطاع الطيران، بما في ذلك الإيكاو؛

٨- وتحث الدول الأعضاء وتشجع الجهات المعنية، حسب الحالة، على معالجة الثغرات والصعوبات، وعلى اتخاذ إجراءات محددة وقابلة للقياس وموقوتة، وعلى تعبئة ما يكفي من الموارد المالية من أجل النهوض بالمساواة بين الجنسين، وتعزيز فعالية المؤسسات وخضوعها للمساءلة على جميع المستويات، تعزيزاً للمساواة بين الجنسين وتمكيناً للنساء والفتيات كافة، والعمل، حسب الحالة، على إدراج منظور تمثيل الجنسين في سياسات الطيران المدني وخطته وعملياته؛

٩- وتدعو الدول على شحذ الوعي بفرص العمل المتاحة للفتيات والنساء في مجال الطيران والاستفادة في هذا الإطار من نساء يمثلن قنات يُحتذى بنجاحهن في قطاع الطيران؛

١٠- وتحت الدول، في إطار الالتزامات الوطنية بالمساواة بين الجنسين، على التعاون مع الإيكاو من خلال تبادل أفضل الممارسات والعمل بالشراكة مع الإيكاو بشأن البرامج والمشاريع الرامية إلى تعزيز دور المرأة في قطاع الطيران وتشجيع المرأة على مواصلة تطوير عملها الوظيفي في مجال الطيران، بما في ذلك تشجيعها على ممارسة العمل الوظيفي في مجال الطيران من جانب الوزارات الحكومية المسؤولة عن التعليم العالي؛

~~وتكلف الأمانة العامة بأن تُبشر أعمال الإيكاو من خلال إعداد "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين" بحلول منتصف عام ٢٠١٧ على أن يكون هدفه الرئيسي تيسير وتنسيق البرامج والمشاريع الموجهة وإعداد تقارير منتظمة عن التقدم المحرز نحو بلوغ هدف المساواة بين الجنسين بحلول عام ٢٠٣٠، لا سيما فيما يخص الوظائف من الفئة الفنية والفئات العليا، في الإيكاو وفي الدول وقطاع الطيران العالمي؛~~

١١- وتطلب من الإيكاو أن تعد إحصاءات متعددة السنوات ومفصلة عن المساواة بين الجنسين تبين التقدم المحرز على جميع المستويات وأن تقدم، كل ٣ سنوات، هذه الإحصاءات في تقريرها السنوي للجمعية العمومية عن تنفيذ برنامج المساواة بين الجنسين وخطة تنفيذه، وتدعو الدول إلى دعم الإيكاو في هذا المسعى؛

١٢- وتطلب من الإيكاو وضع خطة تنفيذ جديدة لبرنامج المساواة بين الجنسين (2.0) لتعزيز المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة على المستوى التنظيمي وقطاع الطيران؛

١٣- وتطلب كذلك من الإيكاو إدراج المساواة بين الجنسين باعتبارها عنصراً أساسياً في استراتيجيتها وسياساتها المتعلقة بالموارد البشرية، من خلال وضع نهج شامل يتضمن على وجه الخصوص التوظيف والتقدم المهني والترقي والتدريب وظروف العمل من أجل تحقيق توازن أفضل بين الحياة المهنية والحياة الشخصية؛

١٤- وتقتح تعزيز الشراكات من أجل المساواة بين الجنسين بين الإيكاو وقطاع الطيران والدول الأعضاء والمجتمع المدني للتشجيع على اعتماد الممارسات السليمة وتقديمها للآخرين وتبادلها.

~~وتطلب إلى الأمانة العامة أن تقدم سنوياً إلى المجلس تقريراً عن التدابير المتخذة والتقدم المحرز في النهوض بالمساواة بين الجنسين على جميع مستويات فئات الموظفين في الأمانة العامة للإيكاو، وعن الإحصاءات بشأن المساواة بين الجنسين في مجال الطيران، ضمن حدود ما يتوافر منها بصورة طوعية، في الدول وقطاع الطيران الدولي؛~~

١٥- وتشجع الإيكاو على تعزيز مساءلة الأمانة العامة عن تنفيذ الالتزامات المتعلقة بالمساواة بين الجنسين وتمكين النساء والفتيات من خلال استمرار تنفيذ "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين"، لا سيما بصفتها جزءاً من منظومة الأمم المتحدة؛

١٦- تُعلن أن هذا القرار يحلّ محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٦=٤٧-٣٩-٣٠.

#### أنشطة الدول ومبادراتها

٢٧-٩ استعرضت اللجنة الورقة WP/219، التي قدّمتها بنغلاديش فيما يتعلق بتعزيز برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين تمثيلاً مع برنامج "الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران". وأيدت اللجنة الإجراءات المبينة في ورقة العمل وأقرت بأهمية زيادة القيادة من جانب الدول فيما يتعلّق بتعزيز المساواة بين الجنسين، وتبادل أفضل الممارسات بشأن التطوير الوظيفي للمرأة وبناء قدرتها وتعزيز تمثيلها، وأحاطت اللجنة علماً بالعلاقة بين أهداف برنامج "الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" وضرورات المساواة بين الجنسين.

٢٧-١٠ واستعرضت اللجنة الورقة WP/263، التي قدّمتها الهند فيما يتعلق بالسياسات والمبادرات التي تقود العمل المتعلّق بالمساواة بين الجنسين في الهند. ورحّبت اللجنة بالجهود التي تبذلها الهند وما أحرزته من تقدّم في هذا الشأن، وشدّدت على أهمية قيام الدول الأعضاء وكذلك قطاع الطيران بوضع سياسات من أجل اتباع نهج كلي ونظامي لضمان تحقيق المساواة بين الجنسين في قطاع الطيران على الصعيد الوطني.

٢٧-١١ واستعرضت اللجنة الورقة WP/564، التي قدّمتها جنوب أفريقيا والمملكة المتحدة فيما يتعلّق بتعزيز المساواة بين الجنسين في مجال الطيران على الصعيد العالمي. وأحاطت اللجنة علماً، مع التقدير، بالمبادرات التي اتخذتها جنوب أفريقيا والمملكة المتحدة من أجل تعزيز المساواة بين الجنسين. وأقرت اللجنة بأن عدم المساواة بين الجنسين لا يزال يشكّل قضية هامة، ودكرت بأهمية تبادل أفضل الممارسات والتجارب. وأيدت اللجنة الاقتراح الوارد في ورقة العمل الذي يدعو الدول الأعضاء إلى وضع خطط عمل ذات جداول زمنية محددة والإبلاغ خلال الدورات اللاحقة للجمعية العمومية عن التقدم المحرّز في هذا الشأن. وفي هذا الصدد، شجّعت اللجنة الإيكاو على مواصلة العمل مع الدول في مساعيها الرامية إلى تعزيز المساواة بين الجنسين، لا سيما الاستفادة من الدروس المستخلصة ونتائج القمة العالمية للمساواة بين الجنسين في مجال الطيران لعام ٢٠١٨.

٢٧-١٢ واستعرضت اللجنة الورقة WP/220، التي قدّمتها أوروغواي، والمتعلّقة بتعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران المدني على الصعيدين الإقليمي والعالمي، وذلك من خلال عدد من المسارات الممكنة مثل تعزيز المساواة في الحصول على فرص العمل، والتعليم والتدريب، وتمثيل المرأة ومشاركتها في عملية صنع القرار، وإذكاء الوعي، وجمع البيانات، وتعزيز التعاون والشراكات. ورحّبت اللجنة بالمقترحات المُقدّمة لحفز المساواة بين الجنسين في قطاع الطيران عن طريق تعزيز "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين" وبرنامج "الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران". كما شجّعت اللجنة الإيكاو على النظر في وضع دراسات وتحليلات يمكن أن تساعد الدول في جهودها الرامية إلى تحقيق المساواة بين الجنسين.

٢٧-١٣ واستعرضت اللجنة الورقة WP/563، التي قدّمتها فنزويلا، وأيدتها الأرجنتين وبنما وبوليفيا والجمهورية الدومينيكية وكوستاريكا، فيما يتعلّق بدور المرأة في قطاع الطيران. ورحّبت اللجنة بجهود فنزويلا الرامية إلى تعزيز المساواة بين الجنسين، لا سيما تحقيق التكافؤ بين الجنسين على مستوى الإدارة العليا. وأعربت اللجنة عن تأييدها للمقترحات المتعلّقة بإذكاء الوعي بشأن

المساواة بين الجنسين، واتباع نهج برنامجي لمعالجة القضايا المتعلقة بالمساواة بين الجنسين على الصعيد الوطني، وتبادل المعارف والتجارب بين القيادات النسائية في قطاع الطيران لإلهام الجيل القادم.

٢٧-١٤ واستعرضت اللجنة كذلك الورقة WP/264، التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) باسم ٥٤ دولة أفريقية، والتي تُحدّد الأنشطة المتعلقة بمراعاة المنظور الجنساني المُضطلع بها في الإقليم، وتحت الدول الأعضاء والإيكاو على إبداء التزام وقيادة أكثر قوة. وأحاطت اللجنة علماً بالتقدّم المُحرز في الإقليم، وأيدت المقترحات الرامية إلى تشجيع الدول على وضع خرائط طريق وخطط تنفيذ وتعزيز تمثيل المرأة في المناصب العليا، فضلاً عن مشاركتها في المنتديات والاجتماعات في مجال الطيران، وكذلك تسهيل بناء قدرات المرأة في مجال الطيران. كما طلبت اللجنة إلى الإيكاو أن تواصل دعم الدول من خلال مشايعة التحليلات والتقارير والإرشادات، وإعدادها ونشرها، فضلاً عن تسهيل جمع البيانات. وعلاوة على ذلك، فقد شدّدت اللجنة على أهمية مراعاة آثار جائحة فيروس كورونا على المرأة ومنحها الأولوية في برامج الانتعاش. وأقرت اللجنة كذلك بضرورة أن تخصّص الدول مزيداً من الموارد لتحديد أولويات برامج المساواة بين الجنسين.

المبادرات التي يقودها قطاع الطيران

٢٧-١٥ استعرضت اللجنة الورقة WP/67، التي قدّمتها اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، وأشادت بمبادرة "٢٥ بحلول ٢٠٢٥" باعتبارها خطوة مهمة وممتازة يؤازره قطاع الطيران في سياق تعزيز المساواة بين الجنسين وتمثيل المرأة.

٢٧-١٦ وأقرت اللجنة بالدور القيادي للجهات المعنية في قطاع الطيران بوصفهم شركاء رئيسيين للدول الأعضاء والإيكاو فيما يتعلّق بتعزيز المساواة بين الجنسين في هذا القطاع. وفي هذا الصدد، دعت اللجنة الدول الأعضاء إلى تشجيع جهاتها الفاعلة في قطاع الطيران على المشاركة النشطة في حملة اتحاد النقل الجوي الدولي "٢٥ بحلول ٢٠٢٥" فضلاً عن المبادرات المماثلة.

## البند رقم ٢٨ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

٢٨-١ طلب أحد الوفود النظر في ورقات العمل كل على حدة وبالترتيب التالي: WP/284 و WP/295 و WP/429 و WP/455 و WP/456 و WP/430. ووافقت اللجنة على النظر في ورقات العمل المُقدّمة في إطار هذا البند من جدول الأعمال، كل على حدة، ولكن بالترتيب التالي: WP/429 و WP/284 و WP/295 و WP/430 و WP/455 و WP/456 كل واحدة على حدة. وبالتالي، بدأت اللجنة النظر فيها باستعراض ورقة العمل WP/429، المقدمة من المجلس، والتي قدمت تقريراً إلى الجمعية عن انتهاك لاتفاقية شيكاغو ارتكبتها جمهورية بيلاروس فيما يتصل بواقعة رحلة "رايان إير رقم ٤٩٧٨ (FR4978)" في المجال الجوي لبيلاروس بتاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١. وفي أعقاب إجراء تحقيق لتقصي الحقائق، قرر المجلس أنه في تاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١، ارتكبت حكومة بيلاروس فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع، أدى إلى تعريض سلامة وأمن رحلة "رايان إير رقم ٤٩٧٨" وأرواح جميع من كانوا على متنها إلى الخطر عمداً. كما قرر المجلس أن الأفعال التي ارتكبتها حكومة بيلاروس وصلت إلى حد الانتهاك الصارخ والخطير لاتفاقية شيكاغو، وينبغي إبلاغ الجمعية العمومية عنه، بموجب المادة ٥٤ ك) من الاتفاقية. لذلك، دعت ورقة

العمل WP/429 الجمعية العمومية إلى الإقرار بارتكاب بيلاروس لانتهاك لاتفاقية شيكاغو، واعتماد قرار في هذا الشأن، على النحو الوارد بالمرفق بالورقة.

٢-٢٨ أيدت الغالبية العظمى من الوفود التي أُتيحت لها الكلمة ورقة العمل WP/429، ومشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بها، موافقةً بذلك على ما قرره المجلس وهو أنّ الأفعال التي قامت بها حكومة بيلاروس، والتي أدت إلى تحويل مسار رحلة "رايان إير رقم ٤٩٧٨" لتهبط في مطار مينسك في ٢٣/٥/٢٠٢١ تشكل انتهاكاً صارخاً وخطيراً لاتفاقية شيكاغو، وتُعدّ فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة وأمن الطيران المدني الدولي. وأشاد العديد من الوفود بفريق التحقيق لتقصي الحقائق (FFIT) لإجرائه التحقيق على نحو مهني ونزيه، معربين عن تقديرهم لتقرير الفريق الذي استند إلى دلائل موضوعية وعكس منهجية متوازنة.

٣-٢٨ وفي معرض تأييد ورقة العمل WP/429، شدد أحد الوفود على أنه في حين يُفضل حل الصراعات بشكل دبلوماسي في القضايا المتعددة الأطراف، تعذر التوصل إلى حل ودّي في هذه الحالة في ظل الانتهاك الصارخ لاتفاقية شيكاغو من جانب حكومة بيلاروس. وأكدت بعض الوفود على أنّ المجتمع الدولي ينبغي ألا يتسامح في مثل هذا السلوك الذي قامت به حكومة بيلاروس، وأنه ينبغي أن تكون هناك عواقب إذا انتهكت إحدى الدول المتعاقدة اتفاقية شيكاغو. ودعا وفد واحد الوفود الأخرى إلى تأييد مشروع قرار الجمعية العمومية، مشيراً إلى أنه يتعلق بمسألة ذات أهمية ووثيقة الصلة بالطيران المدني الدولي، وعليه، يتعين على الجمعية العمومية معالجتها.

٤-٢٨ ولم يؤيد عدد قليل من الوفود التي أُتيحت لها الكلمة ورقة العمل WP/429، ولا مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بها. وذكرت بعض الوفود أنّ منهجية فريق التحقيق والاستنتاجات الواردة في التقرير الصادر عن الفريق كانت غير مهنية ومنحازة وافتقدت إلى الموضوعية. ورأت بعض الوفود أنّ المسألة المطروحة للنقاش هي مسألة سياسية، وأنه خلافاً لسمعة الإيكاو الطويلة الأمد بوصفها هيئة فنية، استخدمت بعض الوفود الجمعية العمومية كمنصة لخدمة مصالحها السياسية وتهميش الدول الأخرى. وفي حين لاحظت هذه الوفود أنّ القرار المرفق بورقة العمل WP/429 مثل خرقاً للمبادئ التي تقوم عليها اتفاقية شيكاغو، فقد حثت الجمعية العمومية على الابتعاد عن السياسة، وتركيز مداواتها على المسائل الفنية الهادفة إلى تعزيز الطيران المدني الدولي وأواصر الصداقة بين الأمم. واحتج أحد الوفود بأنّ فريق التحقيق ليست لديه الصلاحية أو الاختصاص لإجراء هذا التحقيق المزعوم الذي ادعى الفريق القيام به. ففي نظر هذا الوفد، رغم أنّ فريق التحقيق زعم أنه أجرى مقابلة مع مراقب الحركة الجوية الذي غادر بيلاروس بعد الحدث، لم يتم تقديم أي دليل يثبت بأنه تم الحصول على شهادته دون أي ضغط، أو لتأكيد صحة ما جاء في التسجيل الصوتي الذي زعم أنه أجراه عبر هاتفه الجوال داخل مركز مراقبة الحركة الجوية تزامناً مع وقوع الحدث. وعلى ضوء ما تقدم، استنتج الوفد أنّ ورقة العمل WP/429 ومشروع القرار المرفق بها يستندان إلى معلومات غير مثبتة، وبالتالي، فهما يرتقيان إلى حد الاستفزاز المباشر لسيادة بيلاروس، وتساءل الوفد عن سبب عدم قيام الإيكاو بإجراء تحقيق في واقعة حدثت قبل بضع سنوات عندما هبطت طائرة تحمل رئيس بوليفيا في دولة أوروبية.

٤-٢٨ مكرراً وأشار أحد الوفود إلى أنه بعد الواقعة بيوم، فرضت ثماني دول أوروبية إجراءات انفرادية قسرية ضد بيلاروس بدون أي تحقيق سابق.

٥-٢٨ وأشار أحد الوفود إلى أنه على عكس ما ذكر، اعتمدت مهمة فريق التحقيق لتقصي الحقائق (FFIT) على المادة ٥٥ من اتفاقية شيكاغو التي حدّدت اختصاصاته بشكل واضح والتي وافق المجلس عليها. كما شدّد هذا الوفد على أنّ التقرير الصادر عن فريق التحقيق يحتوي على أدلة واضحة تُشير إلى انتهاك بيلاروس لاتفاقية شيكاغو و"اتفاقية قمع الأفعال غير

المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني" الموقعة في مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧١. ودكر وفد آخر أن المجلس أقر ورقة العمل WP/429 إثر مداوات وعمليات تمحيص مكثفة حيث أعربت غالبية ساحقة من أعضاء المجلس عن دعمها للإجراءات الموصى بها في هذه الورقة. ودكر أحد الوفود بأنه خلال المناقشة في المجلس، إشارة هذا الوفد إلى الطابع الاتهامي والمتحيز لتقرير فريق التحقيق لتقصي الحقائق. وأشار أحد الوفود إلى أنه هناك فرق بين بين الحالة التي تنطوي على هبوط طائرة تُقلّ رئيس بوليفيا إلى أوروبا والحالة الراهنة، بما أن الطائرة المعنية كانت طائرة دولة، لا طائرة مدنية. وبالتالي، فوفقاً للمادة ٣ من اتفاقية شيكاغو، فإن أحكامها لا تسري على هذه القضية.

٢٨-٦ وخلصت اللجنة إلى أن عدداً كبيراً من الدول قد أقرّ وأدان مخالقات جمهورية بيلاروس لاتفاقية شيكاغو. وقد أعربت غالبية واضحة من الدول عن تأييدها لمشروع القرار إلى الجمعية العمومية المرفق بالورقة WP/429. وكان هناك عدد قليل من الدول غير مؤيد لورقة العمل WP/429 ولا لمشروع القرار إلى الجمعية العمومية المرفق بالورقة. ووافقت اللجنة بعد ذلك على أن توصي الجلسة العامة باعتماد نص مشروع القرار التالي:

### القرار ١/٢٨: مخالفة جمهورية بيلاروس لاتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

إذ تشير إلى قرار مجلس الإيكاو الصادر في ٢٧/٥/٢٠٢١ بشأن واقعة رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ في المجال الجوي لبيلاروس يوم ٢٣/٥/٢٠٢١؛

وبعد الاطلاع على تقرير فريق التحقيق لتقصي الحقائق (FFIT) الذي شكله الأمين العام عملاً بقرار مجلس الإيكاو، وإذ تضع في اعتبارها أحكام ومبادئ اتفاقية الطيران المدني الدولي، بينما يظل الهدف الأساسي للإيكاو هو ضمان سلامة وأمن الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

وتأخذ في الاعتبار الأهمية القصوى للمحافظة على سلامة الطيران المدني الدولي على النحو المنصوص عليه في "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقتها؛

وتشير إلى أن مجلس الإيكاو قد قرر في ١٨/٧/٢٠٢٢، بناءً على الحقائق التي أثبتتها فريق التحقيق لتقصي الحقائق، أن عدداً من كبار المسؤولين في حكومة بيلاروس قد شاركوا عن قصد أو تورطوا في تقديم معلومات عن تهديد كاذب بوجود قنبلة على متن طائرة رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ مما أدى إلى تحويل مسارها للهبوط في مطار مينسك؛

وتشير كذلك إلى أن مجلس الإيكاو قد خلص بقلق بالغ إلى أنه بناءً على الحقائق التي أثبتتها فريق التحقيق لتقصي الحقائق، فإن سلامة رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ قد تعرضت للخطر عندما تم إبلاغ طاقم الطائرة بتهديد كاذب بوجود قنبلة بناءً على تعليمات من كبار المسؤولين الحكوميين في بيلاروس، وأن ما قامت به حكومة بيلاروس بارتكابها فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع عرض للخطر عمداً سلامة وأمن رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ وأرواح جميع من كانوا على متنها إنما يشكل انتهاكاً صارخاً وخطيراً لـ "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

وتشير إلى أن استخدام الطيران المدني من قبل أي دولة لأي غرض يتعارض مع أهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي إنما يتنافى مع روح الاتفاقية المذكورة وديباجتها وكذلك مع المادة الرابعة منها؛

وتأخذ في الاعتبار أن مجلس الإيكاو قد قرر كذلك عرض هذه المسألة على الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، وفقاً للمادة ٥٤ (ك) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

- ١- **تؤيد** قرار مجلس الإيكاو، أنه استناداً إلى الاستنتاجات التي خلص إليها تقرير فريق التحقيق لتقصي الحقائق، فإن ما قامت به حكومة بيلاروس من المشاركة عن علم أو التورط في تقديم معلومات عن تهديد كاذب بوجود قنبلة على متن طائرة رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ مما أدى إلى تحويل مسارها للهبوط في مطار مينسك، وبالتالي تعريض سلامة وأمن طائرة ركاب تجارية وحياء جميع من كانوا على متنها للخطر عمداً، يشكل استخداماً للطيران المدني من جانب بيلاروس لغرض يتنافى مع أهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، وهو ما يعد انتهاكاً صارخاً وخطيراً للمادة الرابعة من الاتفاقية؛
- ٢- **تدين** ما قامت به حكومة جمهورية بيلاروس بارتكابها فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع عرّض للخطر عمداً سلامة وأمن رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ وأرواح جميع من كانوا على متنها؛
- ٣- **تعرب عن استيائها** من أن جمهورية بيلاروس، على الرغم من إخطارها بمخالفتها للمادة الرابعة من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، لم تتخذ الإجراءات الملائمة في غضون مدة معقولة بعد إخطارها بوقوع المخالفة؛
- ٤- **تدعو** بصفة عاجلة جمهورية بيلاروس إلى اتخاذ الإجراءات الملائمة بالنظر إلى هذه المخالفة للمادة الرابعة من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛
- ٥- **تطلب** إلى المجلس إبقاء هذه المسألة قيد نظره وتقديم تقرير عنها إلى الجمعية العمومية حسب الاقتضاء؛
- ٦- **تكلف** الأمين العام بأن يوجه على الفور عناية جميع الدول المتعاقدة إلى هذا القرار.

٢٨-٧ وبناءً على طلب بعض الوفود، نظرت اللجنة في ورقة العمل WP/284 إلى جانب ورقة العمل WP/295 المقدمتين من بيلاروس.

٢٨-٨ وفي الورقة WP/284، وصفت بيلاروس بعض الإجراءات التي اتخذتها دول أخرى، بأنها ترقى إلى مستوى فرض العقوبات واتخاذ التدابير الانفرادية، التي ادعت أنها تنتهك أحكام اتفاقية شيكاغو أو لا تتماشى معها، ودعت الجمعية العمومية إلى إقرار نص القرار الذي يرد في المرفق والذي يدعو الدول الأعضاء في الإيكاو إلى اتخاذ التدابير اللازمة من أجل إدانة ووضع حدّ لفرض وتطبيق العقوبات والتدابير الانفرادية الأخرى. وفي الورقة WP/295، أشارت بيلاروس إلى أن بعض دول تصميم الطائرات المسجلة في بيلاروس لا تمتثل لواجباتها وفقاً للملحق الثامن من اتفاقية شيكاغو من حيث توفير المعلومات الضرورية للحفاظ على صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات تشغيلاً آمناً. ودعت هذه الورقة الجمعية العمومية إلى إقرار نص القرار الذي يرد في المرفق والذي يدعو الدول الأعضاء في الإيكاو إلى اتخاذ التدابير اللازمة من أجل وضع حد لهذه الأنشطة المزعومة من جانب دول التصميم والتي من شأنها أن تجعلها متعاسة عن الامتثال لواجباتها الفاضية بتطبيق الشروط المنصوص عليها في القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق الثامن من اتفاقية شيكاغو والتي من شأنها أن تتجاوز الآلية التي حدّتها اتفاقية شيكاغو.

٢٨-٩ ولم تؤيد غالبية كبيرة من الوفود التي تحدثت في الجلسة الإجراءات الواردة في الورقتين WP/284 و WP/295. وفيما يتعلّق بالورقة WP/295، اعترض عدد من دول التصميم على الادعاء بأنها رفضت توفير المعلومات الضرورية للحفاظ على صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات تشغيلاً آمناً. كما اعترض أحد الوفود على الورقة WP/295 على أساس أنها

تخلط بين واجبات الدولة من جهة وواجبات المُصنَّع من جهة أخرى. وأشار هذا الوفد إلى جانب دول تصميم أخرى إلى أن كثيراً من المعلومات المنطبقة والتي تُعنى بالحفاظ على صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات تشغيلاً آمناً تُقدم مباشرة إلى كافة دول السجل، بما في ذلك بيلاروس، وهي متاحة للاطلاع من خلال مواقعها الإلكترونية. وأشار أحد الوفود إلى وجود قيود على إمكانية الاطلاع على هذه المعلومات بالنسبة للدول الخاضعة للعقوبات أو التي تنطبق عليها إجراءات انفرادية قسرية نظراً لتجميد حقها في الدخول على حساباتها.

٢٨-١٠ وأُعربت بعض الوفود عن تأييدها للورقتين WP/284 و WP/295 ومشروعات القرارات المرفقة بهما. وفي هذا السياق، أعرب أحد الوفود عن قلقه إزاء فرض دول أخرى لتدابير انفرادية وقسرية على دول أخرى. وأبلغ هذا الوفد اللجنة بأنه قدّم ورقة العمل WP/366 حول الموضوع نفسه لنتظر اللجنة فيها، بما أنّ دولته قد وقعت ضحيةً لمثل هذه التدابير الانفرادية والقسرية. ورأى أنه من المؤسف أن ورقة العمل قد حُوّلت إلى اللجنة الاقتصادية. وأشار وفد آخر دَعَم الورقتين WP/284 و WP/295 إلى أن العقوبات والتدابير الانفرادية ضد بيلاروس الواردة في ورقتي العمل المذكورتين فرضتها دول بعينها في أعقاب واقعة رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ مباشرة في وقت لم يكن التحقيق في الواقعة قد بدأ حتى. وتساءل أحد الوفود لماذا لم تجرِ الإيكاو تحقيقاً عندما هبطت طائرة بيلافيا (Belavia) في عام ٢٠١٦ في كييف وأُلقي القبض على أحد الركاب.

٢٨-١١ وجرى التوضيح بأن الإشارة إلى اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) في الفقرة ٢-٣ من الورقة WP/284 لم تصدر بأي شكل من الأشكال عن معلومات من اتحاد النقل الجوي الدولي أو مبادلات معه.

٢٨-١٢ وبناءً على طلب أحد الوفود وبدعم من وفد آخر، وافقت اللجنة على إجراء تصويت فيما يتعلق بالإجراءات المطلوبة في ورقتي العمل WP/284 و WP/295 على التوالي. وبعد إجراء تصويتين برفع الأيدي، لم تكن هناك أغلبية واضحة من الدول تؤيد أيّاً من ورقتي العمل WP/284 أو WP/295، ولا قراري الجمعية العمومية المرفقين بهما. وبناءً على ذلك، لم توافق اللجنة على توصية الجلسة العامة باعتماد نصي قراري الجمعية العمومية المقترحين في مرفقي ورقتي العمل WP/284 و WP/295.

٢٨-١٣ وأيد عدد قليل من الدول ورقتي العمل WP/284 و WP/295 ومشروعي قراري الجمعية الواردين في مرفقيهما؛ كما أعرب عدد قليل من الدول عن قلقه من أن العقوبات والتدابير الانفرادية التي تتخذها الدول لا تتوافق مع مبادئ وأحكام اتفاقية شيكاغو. وطلبت اللجنة من الجمعية العمومية أن تحت جميع دول التصميم على مواصلة الامتثال للشروط ذات الصلة الموجهة إليها في الملحق الثامن.

٢٨-١٤ قبل الانتقال إلى النظر في ورقة العمل WP/430، طلب أحد الوفود استعراض ورقتي العمل P/455 و WP/456. وتمشياً مع الممارسة المقررة في اللجنة، لم يُقبل هذا الطلب. ثم استعرضت اللجنة ورقة العمل WP/430، التي أبلغت عن انتهاك الاتحاد الروسي للسيادة الحصرية للمجال الجوي الأوكراني، وكذلك التسجيل المزدوج للطائرات والسماح للطائرات بالتحليق دون المستندات المطلوبة على متنها، والتي اعتبرها المجلس مخالفات للمواد ١ و ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي والتي سيُرفع بها تقرير إلى الجمعية العمومية بموجب المادة ٥٤ (ك) من الاتفاقية. وتدعو ورقة العمل WP/430 الجمعية إلى إدانة تلك المخالفات، ودعوة الاتحاد الروسي إلى وقف المخالفات على الفور، واعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية المُقدّم في المرفق (ج).

٢٨-١٥ وقدم أحد الوفود، مؤيداً بوفدين آخرين، اقتراحاً بأن تفصل اللجنة في مسألة "هل تؤيد الإجراءات الواردة في ورقة العمل WP/430 التي قدّمها مجلس الإيكاو؟". وطلب الوفد ذاته، مؤيداً بوفد آخر، إجراء التصويت على هذه المسألة بالاقتراع السري وفقاً للمادة ٤٧ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية. ولم يلق هذا الطلب اعتراضاً. وقد أدلى بما مجموعه ١٢٤

صوتا صحيحا، بأغلبية ٨٢ صوتا مؤيدا مقابل ١٥ رافضا وامتناع ٢٧ مشاركا عضوا عن التصويت. وبما أن أغلبية واضحة في اللجنة قد أعربت عن دعمها للإجراءات الواردة في ورقة العمل WP/430، فقد أوصت اللجنة العامة باعتماد تلك الإجراءات، بما في ذلك مشروع قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق "ج" بورقة العمل WP/430، والذي يرد نصه على النحو التالي:

## القرار ٢/٢٨: مخالقات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي

### إن الجمعية العمومية

إذ نظرت في البند المتعلق بمخالفات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي،

وإذ تذكر بأن الجمعية العامة للأمم المتحدة أكدت مجددا، لدى اعتماد القرار A/ES-11/L.1 بشأن العدوان على أوكرانيا، التزامها بسيادة أوكرانيا واستقلالها ووحدتها وسلامة أراضيها، وشجبت بأشد العبارات العدوان الذي شنه الاتحاد الروسي ضد أوكرانيا في انتهاك لمبادئ ميثاق الأمم المتحدة؛

وإذ تأخذ في الاعتبار أحكام ومبادئ اتفاقية الطيران المدني الدولي وأن الهدف الأساسي للإيكاو هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في أرجاء العالم؛

وبالنظر إلى الأهمية القصوى للحفاظ على سلامة الطيران المدني الدولي، وإلى أنه بمجرد أن تعتمد دولة متعاقدة إلى تسجيل طائرة، يقع عليها عدد من الالتزامات المتصلة بالسلامة، بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها؛

وإذ تشير إلى أن مجلس الإيكاو أدان، في ٢٥/٢/٢٠٢٢، انتهاك السلامة الإقليمية لأوكرانيا وسيادتها، بما في ذلك مجالها الجوي، وهو ما يتنافى وأحكام المادة ١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، وحث الاتحاد الروسي على الوقف الفوري لأنشطته غير المشروعة ضمانا لسلامة وأمن الطيران المدني الدولي في جميع المناطق المتضررة والوفاء بالتزاماته بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وإذ تشير إلى أن الإيكاو أكدت في ١٥/٦/٢٠٢٢ وجود شاغل بارز من شواغل السلامة لم يُحل من جانب الاتحاد الروسي، وأن مجلس الإيكاو نظر، في ٢٢/٦/٢٠٢٢، في ورقة عمل قدمتها ١٩ دولة من الدول الأعضاء في مجلس الإيكاو، فضلا عن مخالفة المادة ١ من الاتفاقية والمخالفات المبينة لأحكام المواد ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ المتصلة بازدواجية تسجيل الطائرات من جانب الاتحاد الروسي بما يسمح بتشغيل تلك الطائرات دون شهادات صحيحة لصلاحية الطيران. وإلى أن المجلس دعا، بهذا الخصوص، الاتحاد الروسي إلى الوقف الفوري لتلك المخالفات لأحكام الاتفاقية والتعجيل بتقويمها؛

وحيث إن الاتحاد الروسي لم يتخذ الإجراءات الملائمة ضمن مهلة زمنية معقولة بعد الإبلاغ عن المخالفات، على الرغم من الإدانات الشديدة من طرف المجلس والدعوات التي وجهها للامتثال لاتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وحيث إن مجلس الإيكاو قرر أيضا عرض هذه المسألة على الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين، عملا بأحكام المادة ٥٤ (ك) من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

تقرر ما يلي:

- ١- **تؤيد** قرار مجلس الإيكاو بأن قيام الاتحاد الروسي بانتهاك السلامة الإقليمية لأوكرانيا وسيادتها، بما في ذلك مجالها الجوي، والتسجيل المزدوج للطائرات بما يسمح بتشغيل تلك الطائرات دون شهادات صحيحة لصلاحيه الطيران، يشكلان مخالفات للمواد ١ و ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، وهو قرار يتماشى والمادة ٥٤ (ك)؛
- ٢- **تشجب** مواصلة الاتحاد الروسي ارتكاب تلك المخالفات للمواد ١ و ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، متجاهلا ما أبداه مجلس الإيكاو من شواغل وإدانات؛
- ٣- **تدين** قيام الاتحاد الروسي بانتهاك سيادة المجال الجوي لأوكرانيا والتسجيل المزدوج للطائرات بما يسمح بتشغيل تلك الطائرات دون شهادة صلاحية طيران صحيحة، وهو ما يشكل مخالفات لاتفاقية الطيران المدني الدولي وتهديدا خطيرا لسلامة وأمن الطيران المدني الدولي؛
- ٤- **توجه** نداء عاجلاً إلى الاتحاد الروسي لوقف الإجراءات التي تتطوي على مخالفات لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي حتى يمتثل امتثالاً صارماً لأحكام الاتفاقية وملاحقها؛
- ٥- **توجه** نداء عاجلاً إلى الاتحاد الروسي لحل المسائل المتعلقة بالطائرات المستأجرة المسجلة في الدول المتعاقدة الأخرى والتي أعيد تسجيلها في الاتحاد الروسي، ومنع تشغيل تلك الطائرات دون شهادات صلاحية طيران صحيحة، بغية تقويم المخالفات للمواد ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يُبقي هذه المسألة قيد نظره ويرفع تقارير إلى الجمعية العمومية حسب الاقتضاء؛
- ٧- **توجه** الأمين العام إلى استرعاء اهتمام جميع الدول المتعاقدة فوراً لهذا القرار .

-----

٢٨-١٦ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل WP/455 Revision no. 1، التي قدّمها الاتحاد الروسي، وورقة العمل WP/456 التي قدّمها الاتحاد الروسي وشاركت نيكاراغوا في رعايتها. وتصف ورقة العمل WP/455 الإجراءات المُتخذة من قبل مجموعة من الدول الأعضاء في الإيكاو بأنها تدابير تقييدية من جانب واحد والتي أكّد الاتحاد الروسي أنها مخالفات للمواد ٤ و ٩ و ٢٢ و ٤٤ و ٨٢ من الاتفاقية. بينما تصف ورقة العمل WP/456 بعض الإجراءات التي تتخذها عدة دول بأنها تدابير تقييدية انفرادية والتي أكّد الاتحاد الروسي أنها تقوّض أسس الاتفاقية، وتقدّم الورقة قراراً يغطي الموضوع ذاته.

٢٨-١٧ وقبل بدء المناقشة بشأن ورقتي العمل P/455 و WP/456، قدم أحد الوفود، بتأييد من وفد آخر، اقتراحاً بأن تفصل اللجنة في مسألة "هل تؤيدون الإجراءات الواردة في ورقتي العمل WP/455 و WP/456 اللتين قدّمهما الاتحاد الروسي؟". وطلب أحد الوفود إجراء التصويت على هذه المسألة ببناء الأسماء، بينما اقترح وفد آخر إجراء التصويت على كل ورقة من ورقتي العمل على حدة، معرباً عن تخوفه من أن تكون للدول مواقف متباينة بشأن الورقتين. وعلى الرغم من تأييد عدد من الوفود لهذا الرأي، فقد رأى وفد آخر أنه ينبغي التصويت على الورقتين معاً. وبعد التصويت برفع الأيدي على مسألة "هل توافقون على أنه ينبغي النظر في ورقتي العمل بشكل منفصل؟"، كانت هناك أغلبية واضحة لصالح التصويت على الورقتين معاً. وجرى التوضيح لاحقاً أنه لم تكن هناك نية لتقديم اقتراح للنظر فيه، بل مجرد طلب لتوضيح ما إذا كان التصويت على ورقتي العمل سيجري بشكل منفصل. وطلب أحد الوفود الإلءاء ببيان بشأن ورقتي العمل WP/455 و WP/456 قبل الانتقال إلى عملية التصويت. وأيد عدد من الوفود هذا الطلب حيث أعربت عن تخوفها إزاء عدم مناقشة الورقتين نظراً للاقتراح الذي لم يُبث فيه بعد، وذلك تماشياً مع النظام الداخلي الدائم. واتفقت اللجنة على العمل وفقاً للممارسة المقررة بأن تؤخذ الورقات بشكلها المقروء لا المعروض والانتقال

مباشرة بالتالي إلى عملية التصويت. وقد أدلى بما مجموعه ٩٧ صوتاً على الائتماس الأصلي بموافقة ٨ أصوات، ومعارضة ٦٢ صوتاً، وامتناع ٢٧ مشاركاً عن التصويت. وبما أن أغلبية واضحة في اللجنة قد قررت عدم تأييد الإجراءات الواردة في ورقة العمل WP/455 Revision no. 1 وفي ورقة العمل WP/456، فإن اللجنة أوصت الجلسة العامة بعدم تأييد تلك الإجراءات، وبعدم اعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق بورقة العمل WP/456. وبعد عملية التصويت، أشار أحد الوفود أن هذا التصويت يعني فعلياً تصويتاً ضد الاتفاقية وقرارات الجمعية العمومية وغير ذلك من المواثيق الدولية في هذا الشأن.

٢٨-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/78 المقدمة من المجلس، التي تدعو الجمعية العمومية إلى الاعتراف بخرق جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية التزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو وتأييد مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية على النحو المقترح في المرفق. وفي الوقت نفسه، استعرضت اللجنة ورقة العمل WP/191 المقدمة من جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية. ودعت ورقة العمل الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بالمخاوف المتعلقة بتوفير الطيران المدني في جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية. كما دعت الجمعية العمومية إلى تفويض الأمانة العامة للإيكاو باتخاذ تدابير، في إطار التنسيق بين الدول الأعضاء المسؤولة في الإيكاو ولجنة العقوبات التي أنشئت في الأمم المتحدة بموجب القرار ١٧١٨، تضمن استئناف خدمات الطيران من قبيل SITA و SADIS و JEPPESEN و Collins، المعلنة حالياً في جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية، في أسرع وقت ممكن، بما في ذلك حلقات العمل المدنية/العسكرية المقررة.

٢٨-١٩ واعترفت أغلبية كبيرة من المندوبين الذين تناوبوا الكلمات بالانتهاكات لاتفاقية شيكاغو من جانب جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية، وأعربت عن إدانتها لها، كما ورد في ورقة العمل WP/78، وأيدت مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بها. وحثت اللجنة جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية على التقيد بدقة بأحكام اتفاقية شيكاغو، وملاحقتها، والإجراءات المتعلقة بها بالإضافة إلى قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، من أجل التوقف عن تكرار هذه الأعمال التي تشكل خطراً محتملاً. كما أشار عدة مندوبين إلى العمليات الأخيرة غير المعلنة لإطلاق الصواريخ من جانب جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية ولم يبلغ عنها في ورقة العمل.

٢٨-٢٠ وأعرب وفد جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية عن رفضه الشديد لورقة العمل WP/78 وأكد أنه أولي اعتبار مسبق كامل لسلامة الطيران المدني وأنه لم تقع حوادث أو وقائع مميتة نتيجة لعملياتها لإطلاق الصواريخ. وأشار أيضاً إلى أن هذه الصواريخ تهدف إلى ضمان إحلال السلام الإقليمي. كذلك أكد الوفد أن دولته هي عملياً منذ أكثر من نصف قرن في حالة حرب مع الولايات المتحدة وأن الصواريخ أطلقت في محيط شبه الجزيرة الكورية لضمان الأمن. وعبر بعض المندوبين عن رأي مفاده أن اللجنة التنفيذية تتناول مسألة تقع خارج نطاق صلاحيتها وأن على المجلس المنتخب حديثاً أن يعيد النظر في هذا الموضوع بحيث يمكن معالجته بطريقة محايدة. وذكر الوفد أيضاً أنه يتبين من خلال دراسة هذه المسألة أن الجمعية العمومية لا تساهم في أهداف اتفاقية شيكاغو. وحظي هذا الرأي بتأييد وفد آخر أشار إلى أنه، بالرغم من عدم تأييده لأي عمليات إطلاق صواريخ غير المعلنة، فإن فرض عقوبات على جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية قد تكون له تأثيرات سلبية على تلك الدولة. ولم يؤيد أيضاً التصويت على هذه المسألة واقترح أن تواصل الإيكاو العمل مع جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية لمحاولة حل هذه المسألة.

٢٨-٢١ ورأى أحد المندوبين أن الجمعية العمومية ليست المحفل المناسب لمناقشة العقوبات المفروضة على جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية. وأكد وفد آخر على أن عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة كانت تجري في الماضي في عدة مناسبات وأن هذه الأفعال كانت ذات طبيعة همجية.

٢٢-٢٨ وذكر أحد المندوبين أنه لوحظ وجود مواقف متباينة ودعا الإيكاو بوصفها وكالة متخصصة من وكالات الأمم المتحدة إلى تعزيز التنمية المنتظمة للطيران المدني الدولي. كما أعرب ذلك المندوب عن رأي مفاده أنه لا ينبغي تسييس الطيران المدني ولا ينبغي أن تكون العقوبات هي الهدف. وبما أن صناعة الطيران هي بصدد التعافي من جائحة فيروس كورونا، ينبغي أن تدعى الدول إلى التعاون وإقامة حوار بناء.

٢٣-٢٨ وفيما يتعلق بورقة العمل WP/191، أحاطت اللجنة علماً بالمخاوف التي عبرت عنها جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية في ورقتها، بينما لم تقيّد الإجراءات الواردة فيها. وفي هذا الصدد، ذكر أحد المندوبين أن جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وكذلك الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة عليها التزامات دولية قانونية بتنفيذ الجزاءات التي يفرضها مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، ولا يمكن للإيكاو ولا الدول الأعضاء فيها رفع هذه التدابير.

٢٤-٢٨ وشدد وفد جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية، بتأييد من وفد آخر، على أن الولايات المتحدة قد علقت خدمات الملاحة الجوية مثلاً للشركة الدولية لاتصالات الطيران وJEPERSEN في دولته منذ عام ٢٠١٧ وأن ذلك يشكل خرقاً واضحاً للمادتين ٢٨ و٤٤ من اتفاقية شيكاغو، وينبغي إبلاغ الجمعية العمومية به بموجب المادة ٥٤ ك). كما أكد هذا الوفد على أن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" لا يمكن أن تتحقق من دون أي دعم للأنشطة الفنية..

٢٥-٢٨ وافقت اللجنة التنفيذية بعد ذلك على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:

### القرار ٣/٢٨: عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية

#### إن الجمعية العمومية

إذ نظرت في البند المتعلق بعمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية؛

وتذكّر بقرار الجمعية العمومية رقم ٣٢-٦ بشأن سلامة الملاحة؛

وتذكّر بأن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد طالب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، بموجب الفصل الثامن من "ميثاق الأمم المتحدة"، بالامتناع عن القيام بأي عملية إطلاق للصواريخ باستخدام تكنولوجيا الصواريخ الباليستية، وأدان بشدة إقدام جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية على القيام بذلك، ما يشكّل انتهاكاً وتجاهلاً سافراً لقرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة أرقام ١٧١٨ (٢٠٠٦) و٢٠٨٧ (٢٠١٣) و٢٢٧٠ (٢٠١٦) و٢٣٢١ (٢٠١٦) و٢٣٧١ (٢٠١٧)، من ضمن قرارات أخرى؛

ومع مراعاة أحكام ومبادئ "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، بينما يظل الهدف الرئيسي للإيكاو هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي حول العالم؛

وبالنظر إلى الأهمية القصوى التي يتسم بها التنسيق مع كافة الأطراف المعنية بشأن الأنشطة التي يُحتمل أن تشكّل خطورةً على الطائرات المدنية (الملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية")، وضرورة تعميم المعلومات على النحو الواجب متى لم يكن هناك مفر من إنشاء المناطق المحرّمة أو المقيدة أو مناطق الخطر (الملحق الخامس عشر — "خدمات معلومات الطيران")، وأهمية التنفيذ الفعال للبنود المتعلقة بهذه المسألة والواردة في وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة معلومات الطيران" (Doc 10066)؛

ومع ملاحظة أن مجلس الإيكاو قد أعرب في ٦/١٠/٢٠١٧ عن إدانته القوية لمواصلة إطلاق الصواريخ الباليستية من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية فوق الطرق الجوية الدولية أو بالقرب منها بدون إعطاء إخطار مسبق، مما يشكّل تهديداً خطيراً لسلامة الطيران المدني الدولي؛

وبالنظر إلى أن هذه القضية تظل قيد النظر في مجلس الإيكاو، الذي أعرب عن قلقه إزاء الوقائع التي انطوت على قيام جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية بإطلاق الصواريخ دون سابق إنذار، مما يشكّل خطراً جسيماً على الطيران المدني الدولي وهو الأمر الذي حدث في تحدٍ لقرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، وأكد أنه ينبغي للأمانة العامة للإيكاو أن تتجنب القيام بأي أنشطة فنية، سواء كانت ذات طبيعة مباشرة أو غير مباشرة، مع جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية؛

وتحيط علماً بأن مجلس الإيكاو قد أدان في ١/٦/٢٠٢٢، وبأشد العبارات، السلسلة الأخيرة من عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة وحثّ جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية على احترام أحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي" والامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية السارية الصادرة عن الإيكاو؛

وبالنظر إلى أن مجلس الإيكاو قد قرر إحالة هذه المسألة إلى الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية، بموجب المادة ٥٤ (ك) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

تقرر ما يلي:

١- تؤيد قرار مجلس الإيكاو بأنه، إلى جانب تعارض عمليات إطلاق الصواريخ الباليستية مع القرارات السارية لمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، تشكّل عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية انتهاكاً لـ"اتفاقية الطيران المدني الدولي"، عملاً بالمادة ٥٤ (ك) في الاتفاقية؛

٢- وتعرب عن استيائها العميق من مواصلة جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة، ضاربة عرض الحائط بالشواغل التي أبداهها مجلس الإيكاو والإدانات التي أعرب عنها؛

٣- وتدين بشدة جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لقيامها بإطلاق الصواريخ دون إشعار مسبق، بما يشكل انتهاكاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي وتهديداً خطيراً لسلامة الطيران المدني الدولي؛

٤- وتوجّه نداءً عاجلاً إلى جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية بضرورة الالتزام بدقة بأحكام اتفاقية الطيران المدني وملاحقتها والإجراءات المتصلة بها، لمنع تكرار وقوع هذه الأنشطة التي تتطوي على أخطار محتملة؛

٥- وتعيد التأكيد على اعتزام الإيكاو مواصلة إقامة علاقات تعاونية وثيقة مع الأمم المتحدة في هذا الصدد، لتحقيق الأهداف المنصوص عليها في الاتفاق المبرم بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي؛

٦- وتطلب إلى المجلس إبقاء هذه المسألة قيد النظر وإبلاغ الجمعية العمومية بشأنها حسب الاقتضاء؛

٧- وتكلف الأمين العام بأن يبادر فوراً إلى إبلاغ جميع الدول المتعاقدة بهذا القرار.

٢٦-٢٨ نظرت اللجنة في الوثيقة WP/225، التي قدمتها نيوزيلندا وسلطت فيها الضوء على الصعوبات التي تواجهها الوفود في تقديم أوراق اعتماد ورقية للجمعية العامة، مشيرةً إلى أنه يمكن التخفيف من حدة المشكلة بالسماح باستخدام التكنولوجيا. وفي أعقاب عدد من المداخلات المؤيدة من قبل المندوبين، أوضحت الأمانة العامة أن ورقة العمل لم تدعُ الجمعية إلى اتخاذ

قرار فوري بشأن استخدام الوسائل التكنولوجية، بل طلبت من المجلس النظر في البدائل التكنولوجية لأوراق الاعتماد الورقية. ومن رأي الأمانة العامة أنه ينبغي النظر في مثل هذه البدائل في ضوء التكنولوجيا القياسية التي تضمن اليقين ورهنًا بتوافر التمويل اللازم. وأشارت الأمانة العامة كذلك إلى أن شروط الإيكاو الحالية المتعلقة بالنسخ الأصلية، والتي تتماشى مع الإجراءات المعمول بها في الجمعية العامة للأمم المتحدة، توفر بالفعل درجة جيدة من المرونة من خلال الخيارات المتاحة محلياً، مثل إصدار أوراق الاعتماد من قبل السفراء في كندا أو المندوبين الدائمين لدى الأمم المتحدة أو لدى الإيكاو.

٢٧-٢٨ وبينما أشار أعرب الوفود عن شواغله وتحفظاته فيما يخص المسائل المالية والأمنية المتعلقة بالبدائل التكنولوجية، أيدت الغالبية العظمى من الوفود ورقة العمل، وأوكلت إلى المجلس مهمة النظر في تنفيذ هذه البدائل في الوقت المناسب من أجل الدورة المقبلة للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٥، مع الحفاظ على الوثوقية اللازمة لوثائق التفويض.

٢٨-٢٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/232 المتعلقة بالتقدم المحرز في المبادرات العالمية والإقليمية والقطاعية الرامية إلى تخفيف المخاطر في مناطق النزاعات على الطيران المدني كما قدمتها كندا وشاركت في رعايتها أستراليا والأردن وكينيا ونيوزيلندا وجمهورية كوريا والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واليوروكنترول، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، إلى جانب ورقة العمل WP/155 التي قدمتها أوكرانيا بشأن التفاصيل المتعلقة بتقييم المخاطر والتهديدات لأمن الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية في مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها وفي سياق إعلان الأحكام العرفية في إحدى الدول.

٢٩-٢٨ وفيما يتعلق بورقة العمل WP/232، أشارت اللجنة إلى أنه استجابة لإسقاط رحلة الخطوط الماليزية رقم ١٧ عام ٢٠١٤، قامت الإيكاو بإعداد ونشر "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطيران المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" (الوثيقة Doc 10084). وإثر إسقاط رحلة الخطوط الأوكرانية الدولية رقم ٧٥٢ في عام ٢٠٢٠، رحب مجلس الإيكاو "بمبادرة الأجواء الأكثر أماناً" ووضع برنامج عمل محدث يتعلق بالمخاطر التي تشكلها مناطق النزاعات. ولاحظت اللجنة أنه بالتوازي مع هذه الجهود، اتخذت العديد من المبادرات العالمية والإقليمية الأخرى لتعزيز الإدارة الفعالة لمخاطر المجال الجوي، ولكن لا يزال هناك الكثير من العمل الذين يتعين القيام به لتحسين سلامة عمليات الطيران المدني وأمنها فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها. وتناولت أغلبية كبيرة من الوفود الكلمة لتأييد ورقة العمل WP/232. وأيدت اللجنة اقتراح إعطاء الأولوية لاستعراض دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها (Doc 10084).

٣٠-٢٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/155، ولاحظت أن النزاعات المسلحة تتسبب في مخاطر لعمليات الطيران المدني لا يمكن توقعها أو التخطيط لها. واتفقت اللجنة على ضرورة إجراء تحليل مناسب لتقييم المخاطر، لا سيما فيما يتعلق بعدم قدرة الدولة على السيطرة على أراضيها السيادية والمجال الجوي فوقها. ولاحظت اللجنة أن هناك أنواعاً معينة من المعلومات، وهي في معظم الحالات معلومات عسكرية سرية، تجعل من الصعب إجراء تقييم سليم للمخاطر في مناطق النزاعات أو بالقرب منها، وبخاصة عند إعلان الأحكام العرفية في دولة ما. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس استكشاف إمكانيات تقييم المخاطر والتهديدات التي تتعرض لها عمليات الطيران المدني فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها.

-----

## المرفق

### قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية

#### البند ١٠ : الاشتراكات المتأخرة

الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة وخطة الحوافز لتسوية المتأخرات القديمة (11/7/2022)	A41-WP/30 Revision No. 1 EX/18; AD/2
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة وخطة الحوافز لتسوية المتأخرات القديمة (27/9/2022)	A41-WP/30 Revision No.1 Addendum No. 1 EX/18; AD/2
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة وخطة الحوافز لتسوية المتأخرات القديمة (30/9/2022)	A41-WP/30 Revision No.1 Addendum No. 2 EX/18; AD/2
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة وخطة الحوافز لتسوية المتأخرات القديمة (3/10/2022)	A41-WP/30 Revision No.1 Addendum No. 3 EX/18; AD/2

#### البند ١١ : تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١

مشروع نص التقرير عن البند ١١ من جدول الأعمال (3/10/2022)	A41-WP/641 EX/295
---	----------------------

#### البند ١٢ : نتائج "المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا"

نتائج مسار التسهيلات في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (01/08/2022)	A41-WP/20 Revision No. 1 EX/8
نتائج الجلسات العامة الوزارية في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (14/07/2022)	A41-WP/26 EX/14
تنفيذ القرارات ٣٧-١٣ و ٣٩-٢٤ و ٤٠-١٤، وبرنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا) وأحكام اللياقة الطبية خلال حالات طوارئ الصحة العامة (15/9/2022)	A41-WP/57 Revision No.1 EX/27
الدروس المستفادة من كوفيد -١٩ والتأهب للأوبئة في المستقبل (27/07/2022)	A41-WP/63 EX/32
وضع إطار عملي متعدد المستويات لإدارة الأزمات (15/09/2022)	A41-WP/102 Revision No.1 EX/48

تعزيز انتعاش الطيران بإنشاء آلية رسمية للحد من ارتباك المسافرين الجويين (02/08/2022)	A41-WP/201 EX/89
برنامج استجابة للأزمات الصحية للتخفيف من انتشار الأمراض المعدية المرتبطة بالسفر عبر شركات الطيران التجارية (01/08/2022)	A41-WP/203 EX/91
ترتيبات التسهيلات للطيران الدولي بعد جائحة كوفيد-19 (02/08/2022)	A41-WP/213 EX/99
تنفيذ المبادئ التوجيهية التي أصدرها المؤتمر الرفيع المستوى بشأن كوفيد-19 فيما يتعلق بإعادة تصميم تدابير التصدي للجوائح في مجال الطيران (01/08/2022)	A41-WP/321 EX/137
الاعتراف بممر صحي مشترك استعداداً للجائحة (02/08/2022)	A41-WP/363 EX/162
INDONESIA'S BIOSAFETY SAFETY MANAGEMENT AIRPORT STRATEGY DURING THE COVID-19 PANDEMIC (20/09/2022) *Information Paper	A41-WP/521 Revision No.1 EX/251
RESPONSE TO THE CHALLENGES PRESENTED BY COVID-19 PANDEMIC (13/09/2022) *Information Paper	A41-WP/546 EX/260
THE ROLE OF NATIONAL AIR TRANSPORT FACILITATION COMMITTEE (NATFC) DURING THE CORONA VIRUS DISEASE 2019 (COVID-19) PANDEMIC (13/09/2022) *Information Paper	A41-WP/570 EX/267
تجربة سلطنة عُمان في التعامل مع جائحة كورونا (كوفيد-19) في قطاع الطيران المدني (استدامة حركة النقل الجوي أثناء الجوائح) (13/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/583 EX/271
NEW DEAL FOR AVIATION (13/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/590 EX/273
مشروع نص التقرير عن البند ١٢ من جدول الأعمال (02/10/2022)	A41-WP/618 EX/290

**البند ١٣ : برامج التسهيلات**

---

التطورات المرتبطة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو (10/05/2022)	A41-WP/9 EX/4
التطورات المتعلقة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) (16/06/2022)	A41-WP/10 EX/5

البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات (12/07/2022)	A41-WP/18 EX/6
التطورات المتعلقة بالملحق التاسع — التسهيلات (15/06/2022)	A41-WP/19 EX/7
تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (09/09/2022)	A41-WP/21 Revision No. 1 EX/9
منع الاتجار بالبشر ومكافحته - الإجراءات المتخذة من قبل مشغلي المطارات الإقليمية والتعاون الدولي (06/07/2022)	A41-WP/54 EX/25
النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات (19/09/2022)	A41-WP/73 Revision No.1 EX/277
وضع إطار قادر على الصمود لمواجهة الفاشيات في المستقبل (29/08/2022)	A41-WP/76 Revision No. 1 EX/38
إعداد قرار بشأن المبادئ الرفيعة المستوى لمستقبل رحلات الركاب (29/08/2022)	A41-WP/77 Revision No. 1 EX/39
إتاحة وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى خدمات النقل الجوي: تيسير السفر بكرامة للجميع (29/08/2022)	A41-WP/79 Revision No. 1 EX/41
التحقق قبل السفر ورقمنة العمليات (28/07/2022)	A41-WP/81 EX/42
نهج متكامل للصحة والتيسير والاستجابة للأزمات (29/07/2022)	A41-WP/82 EX/43
تضمين الأمانة العامة للإيكاو قسما مخصصا لسياسة الإيكاو بشأن مساعدة الضحايا والأسر (28/07/2022)	A41-WP/88 EX/44
المساعدة المقدمة للضحايا في خطط المطارات وشركات الطيران المتعلقة بالطوارئ (المجلس الدولي للمطارات - اتحاد النقل الجوي الدولي) (03/08/2022)	A41-WP/98 EX/47
PAKISTAN'S WORK ON FACILITATION (02/08/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/141 EX/58
نحو المزيد من الترويج لنظام الهوية الواحدة للمزيد من الراحة للمسافرين ولتمكين السفر اللا تلامسي (02/08/2022)	A41-WP/142 EX/59

النقل الجوي الدولي وحماية بيانات الركاب (01/08/2022)	A41-WP/143 EX/60
دعم الآليات الفعالة لمكافحة الاتجار غير المشروع في الأحياء البرية (02/08/2022)	A41-WP/144 EX/61
التسهيلات واعتبارات برنامج كابسكا الداعمة للدول الأعضاء (02/08/2022)	A41-WP/145 EX/62
تسهيلات عمليات المطارات وحركة الركاب في سياق تعافي النقل الجوي (02/08/2022)	A41-WP/146 EX/63
تحسين الاستجابة المنسقة للتخفيف من الأزمات العالمية (02/08/2022)	A41-WP/176 EX/80
مقترح إنشاء فرقة عمل متعددة التخصصات لرقمنة الشحن الجوي (02/08/2022)	A41-WP/182 EX/83
استراتيجية تيسير ارتفاع الأشخاص ذوي الإعاقات بخدمات الطيران (02/08/2022)	A41-WP/185 EX/84
الحاجة إلى تحديث دليل التسهيلات ومواءمته مع الصيغة المحدثة للقواعد والتوصيات الدولية للملحق التاسع - التسهيلات-(02/08/2022)	A41-WP/194 EX/87
"تنسيق السفر الجوي" إطار منسق ومعترف به عالمياً للمتطلبات الصحية للمسافرين عن طريق الجو (30/08/2022)	A41-WP/204 Revision No. 1 EX/92
تنسيق معاملة الأطقم في مختلف أنحاء العالم (02/08/2022)	A41-WP/257 EX/110
إنشاء نظام لمراقبة التسهيلات (02/08/2022)	A41-WP/259 EX/111
مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (02/08/2022)	A41-WP/272 EX/119
تطبيق الملحق التاسع والبدء في وضع الأسس في تنفيذ عمليات تدقيق على المستوى الوطني (02/08/2022)	A41-WP/312 EX/133
استعراض وتعزيز قيمة شهادات أعضاء الطاقم (CMC) في فريق خبراء التسهيلات (01/08/2022)	A41-WP/313 EX/134
وضع سياسة عامة بشأن صلاحية جوازات السفر (01/08/2022)	A41-WP/315 EX/135
أهمية وضع استراتيجية شاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في مجال الطيران (02/08/2022)	A41-WP/318 EX/136

تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (02/08/2022)	A41-WP/339 EX/161
قابلية الوصول والتصميم العالمي في مجال تسهيلات النقل الجوي إعداد مبادئ توجيهية عامة وممارسات فضلى بشأن الركاب ذوي القدرة المحدودة على التنقل (02/08/2022)	A41-WP/340 EX/144
بيانات الركاب التي تطلبها الدول: كفاءة استخدام المعلومات المتاحة وفق منصة دخول واحدة (02/08/2022)	A41-WP/345 EX/147
تنفيذ قرارات حظر السفر في حالات الجوائح (02/08/2022)	A41-WP/358 EX/156
مساعدة الأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة (02/08/2022)	A41-WP/359 EX/157
وضع تعريف للتسهيلات (02/08/2022)	A41-WP/390 EX/179
القيود المفروضة على تنفيذ برنامج الرقابة الحكومية على المشغلين الجويين في جمهورية فنزويلا البوليفارية (20/09/2022)	A41-WP/397 Revision No.2 EX/182
إجراءات مشغلي المطارات لمنع ومكافحة الاتجار بالأشخاص في المنطقة والتعاون الدولي (02/08/2022)	A41-WP/412 EX/183
الإرشادات والأنشطة التدريبية المقترحة لمكافحة الاتجار بالبشر، بناءً على التعرف على السلوك غير الطبيعي (02/08/2022)	A41-WP/420 EX/188
ENHANCING ACCESSIBILITY AND SOCIAL RESPONSIBILITY IN AVIATION (02/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/461 EX/212
CONTRIBUTIONS OF PAPERLESS TRAVEL TO CHINA'S COVID-19 RESPONSE EFFORTS (15/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/494 Revision No.1 EX/238
تجربة المملكة في التعامل مع الأشخاص الممنوعين من الدخول أثناء فترة جائحة كورونا (12/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/527 EX/253
BIOMETRIC TECHNOLOGY TO IMPROVE FACILITATION AND INCREASE SECURITY IN AIR TRANSPORT (13/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/533 EX/254
IMPROVING ACCESSIBILITY IN BRAZIL CIVIL AVIATION (13/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/544 EX/258

مشروع نص التقرير عن البند ١٣ من جدول الأعمال  
(02/10/2022) A41-WP/619  
EX/291

#### البند ١٤: أمن الطيران – السياسة العامة

تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (27/06/2022)	A41-WP/4 EX/1
البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (11/07/2022)	A41-WP/5 EX/2
الأمن الإلكتروني في الطيران المدني (07/07/2022)	A41-WP/22 EX/10
تقرير عن "عام ثقافة الأمن" في الإيكاو ٢٠٢١ (30/05/2022)	A41-WP/23 EX/11
آخر مستجدات الإقليم – نتائج الاجتماع الإقليمي الأول لوزراء الطيران (01/08/2022)	A41-WP/25 EX/13
تكامل وتنسيق استراتيجيات وخطط عمل الأمن السيبراني للإيكاو (22/07/2022)	A41-WP/64 EX/33
إنشاء إطار عام للأمن الإلكتروني (26/07/2022)	A41-WP/74 EX/36
ضمان فعالية أمن الطيران في مرحلة تعافي العالم من جائحة فيروس كورونا (27/07/2022)	A41-WP/75 EX/37
العوامل البشرية في مجال أمن الطيران (02/08/2022)	A41-WP/130 EX/54
تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية (02/08/2022)	A41-WP/137 EX/56
صعوبة معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (02/08/2022)	A41-WP/151 EX/66
الفوائد المحتملة للتقنيات البعيدة كوسيلة إضافية لإجراء مراقبة أمن الطيران بصورة فعالة (02/08/2022)	A41-WP/152 EX/67
الأهمية المتواصلة لثقافة الأمن مع تعافي السفر الجوي (02/08/2022)	A41-WP/154 EX/68

أهمية التعاون والشراكة لتعزيز ثقافة الأمن (01/08/2022)	A41-WP/156 EX/70
تقديم التدريب على بناء القدرات والأمن الإلكتروني للدول (02/08/2022)	A41-WP/158 EX/72
تقييم وابتكار خطط الإيكاو وبرامجها في مجال أمن الطيران (02/08/2022)	A41-WP/189 EX/85
اعتماد تدابير جديدة للتصدي لارتفاع عدد الركاب المشاغبيين (02/08/2022)	A41-WP/222 EX/102
استراتيجية ثقافة الأمن السيبراني (02/08/2022)	A41-WP/231 EX/104
توطيد التعاون الدولي لتعزيز تطوير واستخدام المعدات المتقدمة في مجال أمن الطيران (23/08/2022)	A41-WP/238 Revision No. 2 EX/106
تأمين الطيران من خلال نهج الثقة الصفيرية (02/08/2022)	A41-WP/241 EX/108
تعزيز التعاون بين المنظمات والهيئات الإقليمية بهدف زيادة فعالية أمن الطيران (02/08/2022)	A41-WP/243 EX/109
CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINCANA (02/08/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/267 EX/116
تصور للإطار التنظيمي المقترح للدرونات المارقة (02/08/2022)	A41-WP/271 EX/118
حوكمة الأمن السيبراني لقطاع الطيران المدني (28/07/2022)	A41-WP/281 EX/121
تقديم مقترح لإعداد قواعد قياسية دولية لنظام الإبلاغ الطوعي في مجال أمن الطيران (ASVR) وتحسين نظام التصنيف (10/08/2022)	A41-WP/282 Revision No. 1 EX/122
SANCIONES APLICABLES A PERSONAS DISRUPTIVAS (08/08/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/293 EX/126
تعزيز الدعم والتعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران المدني (02/08/2022)	A41-WP/302 EX/130

تقييم التهديدات والمخاطر في مجال أمن الطيران (02/08/2022)	A41-WP/330 EX/140
تجربة إقليم أمريكا الجنوبية التابع للإيكاو في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) بالاستناد إلى خريطة الطريق المشتركة بين الإيكاو ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC) والتي أعدتها المجموعة الإقليمية المعنية بالتسهيلات وأمن الطيران لأمريكا الشمالية والكاريببي/أمريكا الجنوبية، وتم الاتفاق عليها في بنما في عام ٢٠١٨ (02/08/2022)	A41-WP/331 EX/141
إعادة صياغة الجداول الزمنية والنسب المئوية للخطة العالمية لأمن الطيران (02/08/2022)	A41-WP/333 EX/143
THREAT POSED TO CIVIL AVIATION BY MAN-PORTABLE AIR DEFENCE SYSTEMS (MANPADS) (01/09/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/347 Revision No. 1 EX/149
المساعدة في تنفيذ برامج الكشف عن السلوك الشاذ ضد أمن الطيران المدني والتصدي له (02/08/2022)	A41-WP/349 EX/150
مدى استعداد العاملين لتحقيق الأمن الإلكتروني في خدمات الملاحة الجوية في الأوقات العادية وأثناء الأزمات (02/08/2022)	A41-WP/374 EX/170
تصميم آلية لتقييم تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) (02/08/2022)	A41-WP/387 EX/176
تعزيز الاستجابة للتهديد الداخلي في الطيران المدني (02/08/2022)	A41-WP/388 EX/177
إعداد مجموعة من أدوات التنفيذ (iPACK) لمساعدة الدول في تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني التي تشترطها الإيكاو (02/08/2022)	A41-WP/416 EX/187
DESARROLLO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (08/08/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/422 EX/189
AVANCES EN CIBERSEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/423 EX/190
CONTINUOUS IMPLEMENTATION AND MONITORING OF SECURITY CULTURE ACTIVITIES (02/09/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/480 EX/228
DEVELOPMENT OF GENERAL AVIATION SECURITY CAPABILITIES THROUGH THE EU-WCO-COLIBRI PROJECT (12/09/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/517 EX/249
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (12/09/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/518 EX/250

BEST PRACTICES AND ACHIVEMENTS OF PROMOTING SECURITY CULTURE IN THE REPUBLIC OF KOREA ورقات المعلومات* (13/09/2022)	A41-WP/524 EX/252
UPDATE ON THE UNITED STATES FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION'S UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS SECURITY ACTIVITIES ورقات المعلومات* (13/09/2022)	A41-WP/539 EX/255
مشروع نص التقرير عن البند ١٤ من جدول الأعمال (04/10/2022)	A41-WP/613 EX/286

**البند ١٥ : برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر**

---

تنفيذ برامج التدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA) (16/06/2022)	A41-WP/7 EX/3
تقرير عن تطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) واستعراض ما بعد التنفيذ (09/06/2022)	A41-WP/27 EX/15
أثر تحديث أسئلة البروتوكول على النسبة المئوية للتنفيذ الفعال في الدول التي خضعت للتدقيق (25/07/2022)	A41-WP/59 EX/28
تحديد الجدول الزمني لقبول الإيكاو خطة العمل التصحيحية (02/08/2022)	A41-WP/202 EX/90
التحسين المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (02/08/2022)	A41-WP/212 EX/98
استخدام نهج نظري وعملي شامل لتدريب الأفراد المشاركين في التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات (02/08/2022)	A41-WP/309 EX/131
رصد وتقييم خطط الإجراءات التصحيحية الحكومية عبر الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (02/08/2022)	A41-WP/379 EX/173
REVAMPING OF REGULATORY OVERSIGHT SYSTEM IN PAKISTAN ورقات المعلومات* (02/08/2022)	A41-WP/386 EX/175
رصد وتقييم خطط الإجراءات التصحيحية الحكومية عبر الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (02/08/2022)	A41-WP/457 EX/211
تعزيز أفرقة التدقيق للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) لأغراض تقييم وتنفيذ مقتضيات الأمن السيبراني الواردة في الملحق السابع عشر (02/08/2022)	A41-WP/488 EX/235

STATUS OF PROGRESS TO ADDRESS DEFICIENCIES IDENTIFIED BY ICAO DURING ITS SAFETY OVERSIGHT ACTIVITIES (12/09/2022) *Information Paper	A41-WP/558 EX/262
USOAP PROTOCOL QUESTIONS TO INCLUDE FLIGHT DISPATCH (14/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/598 EX/276
مشروع نص التقرير عن البند ١٥ من جدول الأعمال (04/10/2022)	A41-WP/612 EX/285

**البند ١٦ : حماية البيئة – أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي**

الطيران المدني والبيئة (31/08/2022)	A41-WP/93 Revision No. 1 EX/45
بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة – أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (22/08/2022)	A41-WP/95 EX/46
ASSESSMENT OF NOISE POLLUTION IN AIRCRAFT HANGARS (22/07/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/163 EX/73
تعزيز الشفافية في عملية وضع القواعد القياسية التي تطبقها لجنة حماية البيئة لأغراض "الصرامة المزدوجة" (01/08/2022)	A41-WP/168 EX/75
مساهمات أمريكا اللاتينية فيما يتعلق بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي في مجال الطيران المدني والتقدم المحرز في هذا الشأن (02/08/2022)	A41-WP/209 EX/95
مشروع نص التقرير عن البند ١٦ من جدول الأعمال (28/09/2022)	A41-WP/601 EX/278

**البند ١٧ : حماية البيئة – الطيران الدولي وتغير المناخ**

تقنية الحد من الكربون – الإطار التنظيمي لتسهيل تطورات تكنولوجيا الطائرات والمحركات للحد من انبعاثات الكربون (29/08/2022)	A41-WP/167 Revision No. 1 EX/74
قضايا التنفيذ المتعلقة بالسيناريوهات فيما يتصل بهدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي وعلاقتها المتبادلة مع خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) (01/08/2022)	A41-WP/169 EX/76
تعزيز التعاون الدولي في مجال مكافحة الحرائق جواً كعامل بالغ الفعالية في إحداث خفض حقيقي في انبعاثات غازات الدفيئة العالمية وتحقيق الحياد الكربوني بحلول منتصف القرن (01/08/2022)	A41-WP/172 EX/77

تنفيذ خطة كورسيا والاعتراف بالوقود المؤهلة وفقا لها (02/08/2022)	A41-WP/173 EX/78
تعزيز مخطط تنظيمي شامل لتطوير أنواع وقود الطيران المستدام (02/08/2022)	A41-WP/206 EX/94
جهود المطارات الرامية إلى خفض انبعاثات الكربون، الدعم اللازم، ونهج التعاون مع الحكومات وأصحاب الشأن (02/08/2022)	A41-WP/210 EX/96
REDUCTION OF CO2 EMISSIONS THROUGH THE IMPLEMENTATION OF OPERATIONAL MEASURES (05/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/280 EX/120
CLIMATE ACTION FROM ANSPs IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (18/07/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/351 EX/152
AVIATION DECARBONIZATION PATHWAYS PLACED IN THE CONTEXT OF PARIS AGREEMENT TEMPERATURE TARGETS (30/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/362 EX/160
تغير المناخ (26/08/2022)	A41-WP/368 EX/166
البيان المؤحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة- تغير المناخ (27/08/2022)	A41-WP/369 EX/167
وجهات نظر التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) حول الهدف الطموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي (30/08/2022)	A41-WP/413 EX/184
التمية الناجحة لصناعة الطيران المستدام تحتاج إلى الانتقال العادل نحو مستقبل خالٍ من الكربون (31/08/2022)	A41-WP/415 EX/186
اتفاق بشأن تحديد هدف طموح طويل الأجل لدى الإيكاو لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي (31/08/2022)	A41-WP/428 EX/194
مبادرات الحد من الكربون في المطارات (31/08/2022)	A41-WP/431 EX/197
ضرورة الاتفاق على خطة كورسيا طموحة (31/08/2022)	A41-WP/432 EX/198

اعتبارات تتعلّق بالهدف الطموح طويل الأجل (31/08/2022)	A41-WP/434 EX/200
تمويل وتنفيذ هدف طموح طويل الأجل ودعم بناء القدرات (31/08/2022)	A41-WP/435 EX/201
وجهات نظر بشأن الطيران المستدام بما في ذلك الهدف الطموح طويل الأجل بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي (31/08/2022)	A41-WP/436 EX/202
آراء الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني بشأن الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) (31/08/2022)	A41-WP/438 EX/204
CLIMATE ACTION FROM MANUFACTURING INDUSTRY IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (30/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/439 EX/205
CONTRIBUTION OF THE BUSINESS AVIATION SECTOR TO ENVIRONMENTAL PROTECTION AND IN ADDRESSING THE IMPACT OF CLIMATE CHANGE (30/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/440 EX/206
وجهات نظر قطاع الطيران حول تحقيق هدف مناخي طويل الأجل للطيران (16/09/2022)	A41-WP/466 Revision No. 1 EX/214
المواقف والتوصيات بشأن الأهداف والتدابير المتخذة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي (31/08/2022)	A41-WP/469 EX/217
وجهات النظر بشأن إنشاء آليات مساعدة قائمة على احتياجات الدول النامية (31/08/2022)	A41-WP/470 EX/218
نهج شامل للجميع لتحقيق الهدف الطموح طويل الأجل الجماعي (31/08/2022)	A41-WP/471 EX/219
تعزيز الاستدامة البيئية: أهمية وقود الطيران المُستدام (30/08/2022)	A41-WP/472 EX/220
أنواع وقود الطيران المُستدام - تقديم التمويل ونقل التكنولوجيا إلى الدول النامية (31/08/2022)	A41-WP/473 EX/221
بناء المهارات وأدوات تنفيذ التدابير التشغيلية الخاصة بالهدف الطموح طويل الأجل (31/08/2022)	A41-WP/474 EX/222
CLIMATE ACTION FROM AIRLINES IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (31/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/475 EX/223

ICAO'S ROLE IN SUPPORTING THE ENERGY TRANSITION TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS ورقات المعلومات* (02/09/2022)	A41-WP/476 EX/224
THE COST OF ACHIEVING NET-ZERO CARBON IN AVIATION ورقات المعلومات* (02/09/2022)	A41-WP/477 EX/225
قياس انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن مركبات دخول المطار (31/08/2022)	A41-WP/486 EX/233
الأدوار المحلية والدولية لخرائط الطريق المتعلقة بتعزيز الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران (31/08/2022)	A41-WP/489 EX/236
WFP OPERATIONAL MEASURES FOR ENVIRONMENTAL PROTECTION IN AVIATION ACTIVITIES ورقات المعلومات* (08/09/2022)	A41-WP/490 EX/237
وجهات نظر أعضاء التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران حول الهدف الطموح الطويل الأجل وخطة كورسيا (27/09/2022)	A41-WP/495 Revision No.1 EX/239
HOW AIRPORTS CAN SUPPORT THE DECARBONIZATION OF THE AVIATION ECOSYSTEM – A HOLISTIC APPROACH ورقات المعلومات* (08/09/2022)	A41-WP/502 EX/241
NEW CERTIFICATION PROCEDURES FOR SUSTAINABLE AVIATION FUELS ورقات المعلومات* (13/09/2022)	A41-WP/503 EX/242
A POLICY VISION FOR PROMOTING THE SCALE-UP OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAFs) ورقات المعلومات* (09/09/2022)	A41-WP/504 EX/243
ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY ورقات المعلومات* (12/09/2022)	A41-WP/509 EX/244
ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY - LOW EMISSION TECHNOLOGIES ورقات المعلومات* (12/09/2022)	A41-WP/510 EX/245
HYDROGEN, A KEY SOLUTION TO DECARBONIZE AVIATION ورقات المعلومات* (12/09/2022)	A41-WP/514 EX/246
EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2022 ورقات المعلومات* (12/09/2022)	A41-WP/515 EX/247
EUROPEAN POLICY ACTIONS TO PROMOTE SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) ورقات المعلومات* (12/09/2022)	A41-WP/516 EX/248
MEANS OF IMPLEMENTATION OF A LONG-TERM ASPIRATIONAL GOAL FOR AIR TRANSPORT	A41-WP/545 EX/259

(13/09/2022) ورقات المعلومات*	
الطيران الدولي بحاجة إلى الاتفاق بشأن تدابير طموحة للتصدي لتغير المناخ والالتزام بالانتقال العادل (31/08/2022)	A41-WP/568 EX/266
APPROACH TO MITIGATE CO2 EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/581 EX/270
A MORE CO-ORDINATED APPROACH TO SHARING INFORMATION RELATED TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS DEVELOPMENT AND DEPLOYMENT (12/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/594 EX/274
مشروع نص التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال (06/10/2022)	A41-WP/602 Revision No.1 EX/279

#### البند ١٨ : حماية البيئة – خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

قضايا التنفيذ المتعلقة بالسيناريوهات فيما يتصل بهدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي وعلاقتها المتبادلة مع خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) (01/08/2022)	A41-WP/169 EX/76
التقدم المحرز بخصوص المشاركة في أنشطة حماية البيئة في مجال الطيران بجمهورية غيانا التعاونية (02/08/2022)	A41-WP/174 EX/79
مساهمات أمريكا الوسطى في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) (02/08/2022)	A41-WP/181 EX/82
تجربة سلطنة عمان في تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) (02/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/211 EX/97
خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) (27/08/2022)	A41-WP/370 EX/168
البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة – خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) (27/08/2022)	A41-WP/371 EX/169
وجهات نظر مقدّمي الورقة حول استعراض خطة كورسيا (31/08/2022)	A41-WP/427 EX/193
ضرورة الاتفاق على خطة كورسيا طموحة	A41-WP/432 EX/198

(31/08/2022)	
إعادة تعريف الاستعراض الدوري لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)	A41-WP/433 EX/199
(31/08/2022)	
وجهات نظر حول استعراض خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)	A41-WP/437 EX/203
(31/08/2022)	
وجهات نظر الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) بشأن تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)	A41-WP/465 EX/213
(31/08/2022)	
مقترحات بشأن تنفيذ خطة كورسيا من خلال المساهمات المقررة وطنيا ووضع منهجيات لعمليات الاستعراض الدورية لكورسيا	A41-WP/468 EX/216
(31/08/2022)	
المواقف والتوصيات بشأن الأهداف والتدابير المتخذة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي	A41-WP/469 EX/217
(31/08/2022)	
الترويج لهيئات التحقق الخاصة بخطة كورسيا في البلدان النامية	A41-WP/485 EX/232
(31/08/2022)	
بناء القدرات لمشاريع الطيران المدني الدولي لتعويض الكربون	A41-WP/487 EX/234
(31/08/2022)	
وجهات نظر أعضاء التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران حول الهدف الطموح الطويل الأجل وخطة كورسيا	A41-WP/495 Revision No.1 EX/239
(27/09/2022)	
الطيران الدولي بحاجة إلى الاتفاق بشأن تدابير طموحة للتصدي لتغير المناخ والالتزام بالانتقال العادل	A41-WP/568 EX/266
(31/08/2022)	
APPROACH TO MITIGATE CO2 EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/581 EX/270
مشروع نص التقرير عن البند ١٨ من جدول الأعمال	A41-WP/603 Revision No.1
(01/10/2022)	EX/280

---

تعدُّد اللغات في الإيكاو (06/07/2022)	A41-WP/44 EX/22
الدعوة للتصديق على بروتوكول اتفاقية الطيران المدني الدولي بلغات العمل الست ومبدأ تعدد اللغات في الإيكاو (01/08/2022)	A41-WP/117 EX/53
تعدُّد اللغات - أحد المبادئ الأساسية التي تساهم في تحقيق أهداف الإيكاو بصفتها وكالة متخصصة للأمم المتحدة (01/09/2022)	A41-WP/343 Revision No. 1 EX/145
ترجمة الخطة العالمية للملاحة الجوية (02/08/2022)	A41-WP/365 EX/163
تعدد اللغات: مبادرة من الإيكاو لترسيخ ثقافتها المؤسسية والنهوض بالمساواة في الفرص (02/08/2022)	A41-WP/426 EX/192
مشروع نص التقرير عن البند ١٩ من جدول الأعمال (04/10/2022)	A41-WP/639 EX/293

#### البند ٢٠: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

---

زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها (02/08/2022)	A41-WP/43 Revision No. 1 EX/21
النظر في تيسير التوزيع الإلكتروني لكتب المنظمة الموجهة إلى الدول (02/08/2022)	A41-WP/332 EX/142
القواعد القياسية العالمية المتصلة بتصميم وترخيص وعمليات المطارات القائمة الخاصة (27/07/2022)	A41-WP/389 EX/178
WATER AERODROMES REGULATORY FRAMEWORK (12/09/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/543 EX/257
RESILIENCE AND EFFICIENCY THROUGH LEADERSHIP AND COOPERATION (28/08/2022) * ورفقات المعلومات*	A41-WP/604 EX/281
مشروع نص التقرير عن البند ٢٠ من جدول الأعمال (04/10/2022)	A41-WP/609 EX/283

**البند ٢١ : خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)**

خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (18/07/2022)	A41-WP/55 EX/26
تحسين إعادة استخدام نفايات المقصورة وأداء إعادة التدوير (25/07/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/71 EX/35
الحاجة الى الارشادات لإعداد سياسة الطيران الوطنية أو التخطيط الرئيسي للطيران المدني (02/08/2022)	A41-WP/149 EX/64
ترسيخ التعاون البراغماتي في مجال الطيران المدني، على الصعيد العالمي والتعجيل بتنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ (02/08/2022)	A41-WP/150 EX/65
AVIATION'S CONTRIBUTION TOWARDS THE UNITED NATIONS 2030 AGENDA FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (04/08/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/178 EX/81
THE INDEX FRAMEWORK SYSTEM FOR CIVIL AVIATION HIGH-QUALITY DEVELOPMENT AND ITS APPLICATION (30/08/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/484 EX/231
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOAL 8 - RECOGNISING THE ROLE AND OPPORTUNITIES FOR COLLABORATION WITH THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (13/09/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/540 EX/256
INDONESIA'S CONTRIBUTION TO THE UNITED NATIONS SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (06/09/2022) ورفقات المعلومات*	A41-WP/562 EX/263
مشروع نص التقرير عن البند ٢١ من جدول الأعمال (04/10/2022)	A41-WP/617 EX/289

**البند ٢٢ : تعبئة الموارد والصناديق الطوعية**

تقرير عن تعبئة الموارد والصناديق الطوعية (30/05/2022)	A41-WP/47 EX/23
دور مؤسسة التدريب على أعمال الطيران المدني في باكستان - تقديم خدمات التدريب عالية الجودة للدول الأعضاء في الإيكاو (23/09/2022)	A41-WP/549 Revision No.1 EX/261
مشروع نص التقرير عن البند ٢٢ من جدول الأعمال (04/10/2022)	A41-WP/615 EX/288

**البند ٢٣ : الابتكار في مجال الطيران**

---

تقرير عن تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٧ الابتكار في مجال الطيران (11/07/2022)	A41-WP/42 EX/20
المخاطر القانونية والاجتماعية للتنقل الجوي الناشئ في المناطق الحضرية (17/08/2022)	A41-WP/110 Revision No. 1 EX/50
نهج متدرج المراحل لإمكانية تطبيق المعايير والممارسات الموصى بها (02/08/2022)	A41-WP/111 EX/51
صنع سياسات الابتكار وعملياته (15/08/2022)	A41-WP/112 Revision No. 1 EX/52
استعراض عمليات الايكاو للمساعدة في الاستجابة لاتجاهات الطيران الجديدة والناشئة (02/08/2022)	A41-WP/200 EX/88
اتباع الطريقة المثلى لإعداد قواعد الإيكاو القياسية والإجراءات المرتبطة بها من أجل التنفيذ الفعال (02/08/2022)	A41-WP/325 EX/138
خارطة طريق الصناعة الخاصة بمستقبل الطيران (02/08/2022)	A41-WP/356 EX/155
INDUSTRY CONSENSUS ON A FUTURE SKY VISION (02/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/360 EX/158
ENHANCING INNOVATION IN AVIATION (02/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/481 EX/229
ROADMAP FOR BUILDING SMART CIVIL AVIATION (30/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/483 EX/230
FULLY DEEPENING A MECHANISM FOR THE ORGANIZATION AND EVALUATION OF REFORM IN CIVIL AVIATION (30/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/498 EX/240
DIGITALIZATION, ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) IN AVIATION AND THE HUMAN FACTOR (28/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/605 EX/282
مشروع نص التقرير عن البند ٢٣ من جدول الأعمال (04/10/2022)	A41-WP/614 EX/287

**البند ٢٤ : برنامج المساعدة الفنية**

---

برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية ودعم التنفيذ (30/06/2022)	A41-WP/24 EX/12
---	--------------------

تقرير عن "خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL PLAN)	A41-WP/40 EX/19
(30/05/2022)	
توثيق اللوائح النموذجية واللوائح المنسقة إقليمياً في قاعدة بيانات تابعة للإيكاو	A41-WP/60 EX/29
(02/08/2022)	
تحسين الربط الجوي في البلدان النامية غير الساحلية	A41-WP/61 EX/30
(25/07/2022)	
تقرير عن "الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا AFI PLAN	A41-WP/103 EX/49
(03/08/2022)	
الدعوة إلى مواصلة التطوير الاستراتيجي لآلية مراقبة نظم الطائرات غير المأهولة بالنسبة للدول الصغيرة والنامية	A41-WP/240 EX/107
(02/08/2022)	
تحديث بشأن منطقة المحيط الهادئ - الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ(PSIDS)	A41-WP/261 Revision No. 1 EX/112
(18/08/2022)	
أثر الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI PLAN) وأهداف أوجا للسلامة الجوية، في صيغتها المنقحة، على تنفيذ برامج وأنشطة السلامة الجوية في القارة الأفريقية	A41-WP/265 EX/115
(03/08/2022)	
دعم ومساعدة الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادي لكي تتمكن من استيفاء مراحل أداء العناصر الحاسمة للخطة العالمية لأمن الطيران والتحضير لنهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وغير ذلك من المتطلبات	A41-WP/270 EX/117
(02/08/2022)	
AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS	A41-WP/283 EX/123
(27/07/2022) ورفقات المعلومات*	
برنامج المساعدة الفنية للمطارات في أفريقيا - التعاون مع الشركاء الدوليين	A41-WP/290 EX/125
(02/08/2022)	
UPDATE ON THE AVIATION INFRASTRUCTURE GAP ANALYSIS IN THE AFI REGION AND SEAMLESS AIRSPACE ARCHITECTURE FOR THE AFI REGION	A41-WP/300 EX/128
(08/08/2022) ورفقات المعلومات*	
آخر مستجدات الإقليم - نتائج الاجتماع الإقليمي الأول لوزراء الطيران	A41-WP/301 Revision No. 1 EX/129
(18/08/2022)	
تنسيق اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية	A41-WP/310 EX/132
(01/08/2022)	
EXPERIENCIA CON EL PAQUETE DE IMPLEMENTACIÓN (iPACK) TITULADO "COVID 19 AVIATION SECURITY QUALITY CONTROL OVERSIGHT"	A41-WP/587 EX/272
(13/09/2022) ورفقات المعلومات*	

مشروع نص التقرير عن البند ٢٤ من جدول الأعمال  
(06/10/2022) A41-WP/628  
EX/292

**البند ٢٥: التعاون الفني - السياسة العامة والأنشطة**

برنامج الإيكاو في مجال التعاون الفني - السياسات والأنشطة  
(01/06/2022) A41-WP/28  
EX/16

مشروع نص التقرير عن البند ٢٥ من جدول الأعمال  
(05/10/2022) A41-WP/643  
EX/296

**البند ٢٦: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران**

برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران المدني  
(29/06/2022) A41-WP/29  
EX/17

دورة تدريبية في إطار برنامج "تدريب المتقدم" بشأن سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث  
الطيران وأسرههم  
(19/07/2022) A41-WP/62  
EX/31

رنامج رؤساء الطيران المدني المشترك بين الإيكاو وسنغافورة بشأن تعزيز القدرة على الصمود في مجال  
الطيران  
(02/08/2022) A41-WP/135  
EX/55

تعزيز كفاءات ومؤهلات العاملين في مجال الأرصاد الجوية للطيران  
(02/08/2022) A41-WP/140  
EX/57

مشاكل التدريب في مجال أمن الطيران  
(02/08/2022) A41-WP/344  
EX/146

IMPACTO DESARROLLO DE COMPETENCIAS DE LIDERAZGO DEL PERSONAL DE  
VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL SNA/AGA  
(05/08/2022) ورقات المعلومات\* A41-WP/350  
EX/151

CAPACITACIÓN EN GESTIÓN COLABORATIVA DE LA AFLUENCIA DEL  
TRÁNSITO AÉREO (ATFM/CDM)  
(02/08/2022) ورقات المعلومات\* A41-WP/352  
EX/153

جذب وتطوير القوى العاملة في منظومة الطيران لضمان استدامة القطاع وقدرته على التحمل على الأجل  
الطويل  
(02/08/2022) A41-WP/354  
EX/154

استعادة القوى العاملة وتعزيزها في القرن الحادي والعشرين على الصعيد العالمي  
(02/08/2022) A41-WP/361  
EX/159

مبادرات بناء القدرات في أفريقيا (08/08/2022)	A41-WP/367 EX/165
بناء القدرات في دول أمريكا اللاتينية بمساعدة لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (26/07/2022)	A41-WP/375 EX/171
نهج إقليمي لتنفيذ القرار ٤٠-٢٥ في الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا وخارطة الطريق للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران المدني (03/08/2022)	A41-WP/376 EX/172
مفهوم الذكاء في التدريب على الطيران كجزء من هيكل مؤسسات التدريب على الطيران (ATOs) (02/08/2022)	A41-WP/385 EX/174
كفاءات اللازمة لإدارة التغيير في ظروف الطيران السلبية (02/08/2022)	A41-WP/392 EX/180
الواقع المعزز كاستراتيجية لتطوير التدريب الموحد لبناء قدرات الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (02/08/2022)	A41-WP/393 EX/181
اقتراح اعتماد أجهزة الواقع الافتراضي في تعليم وتدريب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (02/08/2022)	A41-WP/414 EX/185
أسلوب تحليل الاحتياجات من التدريب (02/08/2022)	A41-WP/425 EX/191
مساهمة مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية/ (COCESNA) معهد أمريكا الوسطى للتدريب المتخصص في مجال الطيران (ICCAE) في تدريب موظفي الطيران المدني خلال فترة جائحة فيروس كورونا (كوفيد-١٩) (02/08/2022)	A41-WP/441 EX/207
TRAINING MODEL AND EFFECT OF HIGH-LEVEL WORKSHOP FOR CHINA'S CIVIL AVIATION DEVELOPMENT POLICY (30/08/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/478 EX/226
A SUMMARY OF REFORM OF CIVIL AVIATION INSPECTOR TRAINING IN CHINA (30/08/2022) *Information Paper	A41-WP/479 EX/227
AVIATION CAPACITY BUILDING DURING COVID-19 PANDEMIC (06/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/577 EX/268
COOPERATION TO STRENGTHEN PROFESSIONAL TRAINING FOR AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT PERSONNEL (13/09/2022) ورقات المعلومات*	A41-WP/578 EX/269
مشروع نص التقرير عن البند ٢٦ من جدول الأعمال (05/10/2022)	A41-WP/644 EX/297

**البند ٢٧: التدابير المتخذة للمساواة بين الجنسين في الإيكاو وقطاع الطيران العالمي بحلول عام ٢٠٣٠**

تدابير من أجل المساواة بين الجنسين في الإيكاو وقطاع الطيران العالمي بحلول ٢٠٣٠ (27/09/2022)	A41-WP/48 Revision No. 1 EX/24
تعزيز المبادرات الصناعية التي تدعم هدف الإيكاو الطموح لتحقيق المساواة بين الجنسين بحلول عام ٢٠٣٠ (25/07/2022)	A41-WP/67 EX/34
تعزيز برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين بما يتماشى مع مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP) (02/08/2022)	A41-WP/219 EX/100
فرص متساوية للنساء في الطيران المدني الدولي (02/08/2022)	A41-WP/220 EX/101
جهود تحقيق المساواة بين الجنسين في الطيران في الهند (02/08/2022)	A41-WP/263 EX/113
التدابير المتخذة للمساواة بين الجنسين وتمكين المرأة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي (02/08/2022)	A41-WP/264 EX/114
دور المرأة في مجال الطيران المدني (02/08/2022)	A41-WP/563 EX/264
المساواة بين الجنسين في قطاع الطيران على مستوى العالم (02/08/2022)	A41-WP/564 EX/265
مشروع نص التقرير عن البند ٢٧ من جدول الأعمال (04/10/2022)	A41-WP/611 EX/284

**البند ٢٨: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية**

عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة (11/08/2022)	A41-WP/78 EX/40
التفاصيل المتعلقة بتقييم المخاطر والتهديدات لأمن الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية في مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها وفي سياق إعلان الأحكام العرفية في إحدى الدول (03/08/2022)	A41-WP/155 EX/69
التحديات والشواغل التي تواجهها جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية في تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها للإيكاو (01/08/2022)	A41-WP/191 EX/86
اعتماد التكنولوجيا في تقديم وثائق الاعتماد للجمعية العمومية (02/08/2022)	A41-WP/225 EX/103

تأييد المبادرات العالمية والإقليمية والقطاعية الرامية إلى تخفيف المخاطر في مناطق النزاعات على الطيران المدني (02/08/2022)	A41-WP/232 EX/105
العقوبات – تحدّي عالمي يُهدّد أمن الطيران المدني ويشكّل خرقاً لأحكام اتفاقية الطيران المدني (29/07/2022)	A41-WP/284 EX/124
رفض دول تصميم الطائرات الامتثال لالتزاماتها بالحفاظ على صلاحية الطائرات للطيران، في انتهاك لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي (29/07/2022)	A41-WP/295 EX/127
مخالفات جمهورية بيلاروس لاتفاقية الطيران المدني الدولي (31/08/2022)	A41-WP/429 EX/195
مخالفات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي (01/09/2022)	A41-WP/430 EX/196
الحقوق الأساسية للركاب في المطارات الدولية (02/09/2022) ورقات المعلومات *	A41-WP/442 EX/208
تقرير عن مخالفة مجموعة من الدول الأعضاء في الإيكاو لأحكام اتفاقية شيكاغو (08/09/2022)	A41-WP/455 Revision No. 1 EX/209
تعارض التدابير التقييدية الانفرادية التي تؤثر على أنشطة الطيران المدني الدولي مع أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي (01/08/2022)	A41-WP/456 EX/210
مشروع نص التقرير عن البند ٢٨ من جدول الأعمال (06/10/2022)	A41-WP/662 EX/298





ISBN 978-92-9275-063-3



9 789292 750633