



خبر صحفي

رقم: 52

دعم النمو حيادي الكربون يتصدر أجندة اجتماعات منظمة الطيران المدني الدولي

26 سبتمبر 2019 (مونتريال) - وضع الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" سقف توقعاتٍ عالٍ خلال الاجتماع الأربعين للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) والذي ينطلق اليوم في مونتريال. وسيشكل تشجيع الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي في الاستمرار بدعم جهود القطاع في التعامل مع تأثيرات التغيرات المناخية أبرز نقاط جدول الأعمال. وتتضمن أجندة القطاع أيضاً:

- الإدراج الأمن لطائرات المسيرة في الإدارة الجوية.
- إرساء مقاربة موحدة عالمياً للمسافرين من أصحاب الهمم والذين يعانون صعوبات في الحركة.
- تطبيق إطار العمل القانوني الدولي للتعامل مع مشكلات الركاب غير المنضبطين.
- تطبيق إجراءات حديثة ومريحة للتعرف على هوية المسافرين.
- تقليل تأثير نظام الملاحة الدولية بالأقمار الاصطناعية بالتشويش الضار.

التغير المناخي

وقال ألكساندر دو جونيالك المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي: "وقّعت الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي منذ ثلاثة أعوام على اتفاقية تاريخية لتطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA)، ورخّب قطاع الطيران بهذا الالتزام الكبير في إطار التوجه الشامل الذي يرمي إلى تقليل تأثيرات التغير المناخي على القطاع بشكل كبير".

وأضاف دو جونيالك: "أصبحت اليوم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي واقعاً ملموساً مع تتبّع خطوط الطيران لانبعاثاتها الكربونية، إلا أن هذه الخطة خطر القيود التي تفرضها الحكومات التي من شأنها إطلاق المزيد من آليات تسعير الكربون تحت اسم "الضرائب الخضراء"، ونحن بانتظار رؤية الأموال المخصصة لخفض الكربون على أرض الواقع".

وتابع دو جونيالك: "جرى الاتفاق على أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي هي الإجراء العالمي الاقتصادي الوحيد لتحقيق نمو حيادي الكربون من خلال تخصيص 40 مليار دولار أمريكي لتمويل إجراءات خفض التغيرات المناخية وتقليل حوالي 2.5 مليار طن من ثاني أكسيد الكربون بين عامي 2021 و2035. لذلك، يجب على الحكومات التركيز على تحقيق هذا الالتزام".



وتعاون الاتحاد الدولي للنقل الجوي مع المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي لطيران الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء بالتنسيق مع مجموعة عمل النقل الجوي لتقديم ورقة عمل تدعو الحكومات إلى العديد من الأمور، وكان أبرز ما جاء فيها:

- إعادة التأكيد على أهمية خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في اجتماع منظمة الطيران المدني الدولي
- المشاركة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بدءاً من الفترة الطوعية قبل أن تصبح الخطة إلزامية عام 2027
- التأكيد مجدداً على أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي هي الإجراء المستند إلى السوق وهو ينطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي.
- الالتزام بمبدأ أن الانبعاثات الدولية لقطاع الطيران يجب أن تحتسب لمرة واحدة، دون تكرار.

الدمج الآمن والفعال لأنظمة طائرات المسيرة في المجال الجوي

تتميز أنظمة الطائرات المسيرة "دروز" بإمكانات هائلة تتضمن خدمات الشحن والتنقل الجوي في المدن وتوصيل المعدات واللوازم في حالات الطوارئ وتوصيل الأدوية في الأماكن النائية. غير أن الضرورة الملحة تبقى في العمليات الآمنة والفعالة لدمج هذه التقنيات في المجال الجوي للاستخدام في نقل الركاب.

وأضاف دو جونيك: "يمكن لعمليات الطائرات المسيرة مع حلول عام 2023 في الولايات المتحدة لوحدها أن تتضاعف ثلاث مرات وفقاً لبعض المؤشرات، وينطبق ذلك على التوجه العالمي أيضاً، ويبقى التحدي في تحقيق هذه الإمكانية بشكل آمن، حيث أن سلامة الطيران المدني هي محور الاهتمام الرئيسي، وينبغي أن تتضافر جهود القطاع والحكومات معاً للالتزام بالمعايير العالمية وإطلاق الابتكارات اللازمة لاستثمار الإمكانات الهائلة للدرون بشكل آمن".

كما عمل الاتحاد الدولي للنقل الجوي بالتعاون مع منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية على تقديم ورقة عمل تدعو الدول للعمل معاً من خلال منظمة الطيران المدني الدولي وبالتعاون مع القطاع لوضع أحكام ناظمة للطائرات المسيرة الحديثة في القطاع الجوي.

المسافرون من أصحاب الهمم (ذوي الاحتياجات الخاصة)

يحرص قطاع الطيران على تحسين تجربة السفر الجوية بالنسبة للأشخاص من أصحاب الهمم والذين يقدر عددهم بحوالي مليار شخص حول العالم، حيث جددت شركات الطيران تأكيدها على التزامها هذا من خلال [قرار](#) وضعت في الاجتماع العام السنوي لعام 2019 للاتحاد الدولي للنقل الجوي، غير أن قدرة القطاع على توفير تجارب سفر آمنة ومريحة لأصحاب الهمم، بما ينسجم مع اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، يعيق



الشركات من التزايد المستمر في السياسات المتعلقة بهذه الفئات على الصعيد الوطني والإقليمي، والتي إما أنها غير متوافقة أو تتناقض مع بعضها البعض.

وأضاف دو جونياك: "مع ارتفاع معدلات الشبخوخة، فإن عدد المسافرين الذين يعانون صعوبات في الحركة يزداد أيضاً ولن يتوقف عن النمو، إذ يعتمد هؤلاء الركاب من أجل السفر براحة واطمئنان على الإجراءات المتوافقة والمطبقة عالمياً، لذا فإنه من الضروري وضع إطار عمل عالمي منسجم تتمكن خلاله شركات الطيران من خدمة عملائها الذين يعانون هذه الصعوبات بشكل آمن وثابت".

بالإضافة لذلك فإن أجنحة التنمية المستدامة 2030 تدعو الشركات، بما فيها قطاع الطيران لتطبيق إجراءات محددة تتعلق بأصحاب الهمم.

وقدم الاتحاد الدولي للنقل الجوي ورقة عمل يطلب فيها من الدول إعادة التأكيد على أن المقاربة الموحدة للعمل على تسهيل خدمات الوصول لأصحاب الهمم في قطاع الطيران يعتبر عاملاً مساهماً في تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، كما يوصي منظمة الطيران المدني الدولي بوضع برنامج عمل لتسهيل خدمات الوصول لهذه الفئة، على أن يتضمن هذا البرنامج مراجعة معايير منظمة الطيران المدني ذات الصلة إلى جانب الممارسات الموصى بها والإرشادات التوجيهية للسياسات مع أخذ المبادئ الأساسية للاتحاد الدولي للنقل الجوي حول المسافرين من أصحاب الهمم بعين الاعتبار.

المسافرون غير المنضبطين

قدم كل من الاتحاد الدولي للنقل الجوي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الدولي لعمال النقل ورقة عمل مع تزايد التقارير حول المسافرين الذين يثيرون المتاعب، وتحث هذه الورقة الدول على المصادقة على بروتوكول مونتريال لعام 2014 والذي يطوّر الإجراءات العالمية للتعامل مع المسافرين غير المنضبطين. وتدعو ورقة العمل أيضاً الحكومات للاستفادة من أحدث توجيهات منظمة الطيران المدني الدولي التي تتعلق بالجوانب القانونية للتعامل مع المسافرين الذين يثيرون المتاعب.

ويسهم بروتوكول مونتريال 2014 في ردم الهوة في الاتفاقيات الدولية الحالية والتي تشير إلى أن المسافرين مثيري المتاعب نادراً ما يواجهون العواقب القانونية لسلوكهم المسيء، وعليه، يجب أن تصادق 22 دولة على بروتوكول مونتريال 2014 لكي يصبح نافذاً، وهو ما يتوقع حدوثه قبل نهاية هذا العام، غير أن ضمان تنفيذ هذا البروتوكول وشموليته يتطلب إقراراً واسع النطاق.

وفي هذا الصدد، قال دو جونياك: "أصبحت حوادث المسافرين من مثيري المتاعب مشكلة متزايدة للأسف، وهي غير مقبولة في جميع الأحوال، لا يجب أن يتعرض أي مسافر أو فرد في طاقم الطائرة لأي إهانة أو تهديد أو إساءة من أي مسافر آخر، ولا يجب أن تتعرض سلامة الرحلة الجوية لأي خطر بسبب سلوك أحد المسافرين، وسيضمن اعتماد بروتوكول مونتريال 2014 امتلاك الدول للصلاحيات اللازمة للتعامل مع المسافرين مثيري المتاعب بغض النظر عن مكان تسجيل الطائرة".



هوية واحدة

تتمثل رؤية الاتحاد الدولي للنقل الجوي في السعي وراء قيادة قطاع الطيران في مجال تقديم تجربة متكاملة للمسافرين تمتاز بالأمان والسلاسة والكفاءة، وينطلق مبدأ الهوية الواحدة من استخدام حلول إدارة الهوية وأنظمة المقاييس البيومترية لتسهيل رحلة المسافر، ما يلغي تعاملات المستندات الورقية ويتيح للمسافرين المرور عبر مختلف عمليات المطار باستخدام سمة سفر واحدة يمكن اعتمادها لدى جميع الجهات المعنية عبر رحلة المسافر.

وفي هذا الصدد، علق دو جونيك: "أفاد العديد من المسافرين جواً أنهم مستعدون لمشاركة معلوماتهم الشخصية إذا كان ذلك يخلصهم من عناء بعض إجراءات السفر جواً، وطالما ستبقى هذه المعلومات آمنة دون إساءة استخدامها. وإضافةً إلى ميزات الهوية الواحدة للمسافرين، سيزيد هذا الإجراء من صعوبة عبور الحدود بهوية مزورة، ما يساعد في مكافحة الاتجار بالبشر وغيرها من النشاطات الإجرامية العابرة للحدود"

وأشار دو جونيك إلى أن الهوية الواحدة، ستساعد في تقليص طوابير الانتظار والازدحام في أماكن الانتظار وردهاات المطارات، وستتيح إمكانية إجراء تقييم مبني على المخاطر مع تمييز عمليات المناولة عند الحدود أو نقاط التفتيش، فهي الحل لاستدامة نمو القطاع ويجب علينا الإسراع في العمل نحو تفعيلها.

وقدم الاتحاد الدولي للنقل الجوي بالتعاون مع المجلس الدولي للمطارات ورقة عمل يطلب فيها من مجلس منظمة الطيران المدني الدولي المضي بتطوير سياسة عالمية ووضع مواصفات تقنية تدعم استخدام وسائل التعرف إلى المقاييس البيومترية في قطاع الطيران.

كما تشجع ورقة العمل أيضاً الدول على دعم المبادرات التي تسهم في تحسين المعايير العالمية بما يضمن التبادل الآمن للمعلومات الرقمية للتعرف إلى الركاب بين الجهات المعنية، بالإضافة لذلك فهي تدعو الدول لاستكشاف فوائد التعرف إلى المؤشرات البيومترية لتأمين وتسهيل تعاملات المسافرين.

التعامل مع التشويش الضار بنظام الملاحة الدولية بالأقمار الاصطناعية

يعمل نظام الملاحة الدولية بالأقمار الاصطناعية على تزويد المعلومات الضرورية المتعلقة بالموقع والتوقيت لدعم عمليات إدارة الطيران والحركة الجوية، غير أن عدداً من التقارير أظهرت وجود تشويش ضار بنظام الملاحة الدولية بالأقمار الاصطناعية.

وتعاون الاتحاد الدولي للنقل الجوي مع الاتحاد الدولي لرابطة المراقبين الجويين والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية في تقديم ورقة عمل تطالب الجمعية العمومية باتخاذ الإجراءات المناسبة لتقليل تأثير نظام الملاحة الدولية بالأقمار الاصطناعية بالتشويش وضمان تطبيق أنظمة خاصة باستخدام الترددات المناسبة والحفاظ عليها لحماية الذبذبات المخصصة لنظام الملاحة الدولية بالأقمار الاصطناعية.

وإلى جانب هذه المواضيع فإن الاتحاد الدولي للنقل الجوي وأصحاب المصلحة في قطاع الطيران قدموا أوراق عمل تناولت طيفاً واسعاً من المواضيع الأخرى كالاتجار بالبشر والاتجار بالحيوانات البرية وتبادل المعلومات



المتعلقة بالسلامة والأمن السيبراني والأوبئة والبنية التحتية الخاصة بإدارة الحركة الجوية والأمن والأماكن المخصصة لهبوط وإقلاع الطائرات وغيرها من الأمور.

تجدر الإشارة إلى أن اجتماع الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي يُقام مرة كل ثلاث سنوات، وانطلق هذا العام في 24 سبتمبر 2019 في مدينة مونتريال بحضور وفود من الدول الـ 193 الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي للتباحث في أهم المواضيع المتعلقة بقطاع النقل الجوي العالمي، وسيختتم أعماله يوم 4 أكتوبر.

-انتهى-