خبر صحفي
رقم. 40

توقعات كبرى قبيل انطلاق الدورة الـ 42 من اجتماع الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال

17 سبتمبر 2025 (جنيف): يستعد الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) للمشاركة في فعاليات الدورة 42 من اجتماع الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، والتي ستنعقد في مونتريال بين 23 سبتمبر و3 أكتوبر 2025. وقد وافقت المنظمة على 14 ورقة عمل مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) لدراستها، وتشمل مجموعة واسعة من المواضيع المختلفة.

وتعليقاً على هذا الموضوع، قال ويلي والش، المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا): "نركز على مواضيع السلامة والاستدامة والكفاءة بشكلٍ رئيسي خلال مشاركتنا القادمة في اجتماع الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي. ويتعين على جميع الجهات المعنية توفير دعم أكبر لإنتاج وقود الطيران المستدام وخطة كورسيا، بوصفهما محفزين رئيسيين لالتزام قطاع الطيران بتحقيق الحياد الكربوني بحلول عام 2050. ويوازي ذلك في الأهمية التوافق على اتباع المبادئ والمواد المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو، بهدف تفادي تداعيات الضغوطات الناجمة عن الإجراءات الضريبية ولوائح حقوق الركاب. كما يجب تعزيز جوانب السلامة وإعداد التقارير الفورية عن الحوادث، والحد من التشويش على النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية، والحفاظ على طيف الترددات الراديوية".

وتتزايد أهمية المعايير العالمية، التي تضع الحكومات العديد منها انطلاقاً من عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي، في ضمان أمن عمليات الطيران وكفاءتها واستدامها في مختلف أنحاء العالم. وقد وُضعت هذه المعايير بالاستناد إلى خبرة مشغلي الخطوط الجوية في جميع أرجاء العالم، الذين يتعاونون مع الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي. ويمثل اجتماع الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، الذي ينعقد مرة كل ثلاث سنوات، فرصةً حقيقية للدول من أجل تنسيق الجهود وتحقيق المواءمة مع برنامج عمل المنظمة، الذي يتناول أكثر قضايا الطيران إلحاحاً في العالم.

وأضاف ويلي: "لا يمكن التغاضي عن أهمية المعايير العالمية لقطاع الطيران العالمي. وأنا متفائل للغاية بنتائج هذه الدورة من اجتماع الجمعية العمومية، في ضوء سعي جميع الأطراف إلى تعزيز عوامل السلامة والكفاءة والاستدامة في قطاع الطيران. ولدينا أجندة مشتركة مع الحكومات، كما تطالب العديد من تقاريرنا المقدمة إلى الجمعية العمومية الحكومات بتنفيذ قراراتها بصورة أكثر فاعلية. ولا شك أن هذه الدورة في مونتريال تكتسب أهمية كبيرة لوضع جداول الأعمال، غير أنه يجب التركيز أكثر على السنوات الثلاث القادمة لتنفيذ التوافقات والقرارات الصادرة سابقاً ولاحقاً".

وفيما يلي أبرز المواضيع التي قدمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) إلى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

1. **إنتاج وقود الطيران المستدام**: يتعين على الدول إعادة النظر في أهداف استخدام وقود الطيران المستدام التي حددها مؤتمر الإيكاو للطيران وأنواع الوقود البديلة، لأن فرض هذه الأهداف على أنها قوانين إلزامية، دون وجود إنتاج كافٍ من وقود الطيران المستدام لتلبية الطلب، سيؤدي إلى ارتفاع أسعاره بشكلٍ كبير.

يطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) من الدول ما يلي:

- دعم جهود الاتحاد لبناء سوق فعالة لوقود الطيران المستدام.
- رفع الحوافز الاقتصادية لمنتجي الوقود من أجل إنتاج وقود الطيران المستدام.
- إجراء تدخلات فورية في السياسات الموضوعة لمعالجة أوجه الخلل.

2. **خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)** في الدورة 39 من اجتماع الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي عام 2016، أقرّت الدول الأعضاء خطة كورسيا باعتبارها الأداة الاقتصادية العالمية الوحيدة المخصّصة للتعامل مع الانبعاثات الكربونية في قطاع الطيران. ومن المتوقع أن تسهم هذه الخطة في توفير تمويل مناخي قد يصل إلى 17 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2035. ومع ذلك ما زالت بعض الدول تُقرّ أنظمة وطنية وإقليمية لفرض ضرائب أو خطط إضافية على الطيران، وهو ما يضعف مصداقية خطة كورسيا ولا يدعم جهود الاستدامة بالشكل المنشود. كما تظل غويانا الدولة الوحيدة حتى الآن التي أصدرت وحدات الانبعاثات المؤهلة ضمن إطار هذه الخطة، وهي الوحدات التي تتيح توليد موارد مالية مخصّصة للعمل المناخي، وتمنح شركات الطيران وسيلة للوفاء بالتزاماتها تجاه خطة كورسيا.

يطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي من الدول ما يلي:

- تأكيد التزامها بضمان نجاح خطة كورسيا باعتبارها الأداة الاقتصادية الوحيدة المعتمدة لمعالجة الأثر المناخي لقطاع الطيران.
- الالتزام بتوفير قدر كافٍ من وحدات الانبعاثات المؤهَّلة الخاصة بخطة كورسيا، بما يمكّن شركات الطيران من الوفاء بالتزاماتها ضمن إطار هذه الخطة.

3. **تعديل ضريبة الشركات في قطاع الطيران:** ينص التعديل المقترح على المادة الثامنة من النموذج الضريبي للأمم المتحدة على استحداث خيار جديد لاحتساب ضريبة الشركات العاملة في قطاع الطيران، بحيث يتم تحديد الضريبة استناداً إلى مكان تحقيق الإيرادات (الضريبة على أساس المصدر)، وذلك إلى جانب النظام التقليدي المعمول به منذ عقود، والذي يقوم على فرض الضريبة في دولة المقر الرئيسي للشركة (الضريبة على أساس الإقامة). إن الأخذ بالضريبة على أساس المصدر قد يترتب عليه أعباء إدارية ضخمة دون أن يحقق بالضرورة عوائد ضريبية إضافية، إلا إذا أدى إلى وقوع ازدواج ضريبي. كما أن تطبيق هذا التعديل يستلزم إعادة النظر في معظم اتفاقيات خدمات النقل الجوي الثنائية، القائمة أساساً على مبدأ فرض الضريبة وفق مقر الإقامة.

ويطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) من الدول: تجاهل التعديلات الواردة في المادة الثامنة والاستمرار في تطبيق نظام الضريبة المعتمد على الإقامة بالنسبة لشركات الطيران.

4. **حماية المستهلك:** في السنوات الأخيرة شرعت عدة حكومات في دراسة وتشريع قوانين تهدف إلى حماية حقوق المسافرين جواً. وفي حالات كثيرة انحرفت هذه التشريعات عن المبادئ الأساسية لحماية المستهلك التي أقرتها منظمة الطيران المدني الدولي، والتي تؤكد الالتزام بالمعايير العالمية، مثل اتفاقية مونتريال لعام

1999، مع مراعاة مبدأ التناسب وأخذ الظروف الاستثنائية الناتجة عن الاضطرابات الكبرى في الحسبان. ونتيجة لذلك، نشأت مجموعة من القوانين المتناقضة التي تثير ارتباك المسافرين. ورغم تعدد مصادر الاضطرابات، فإن الإطار القانوني لا يفرض أي مسؤولية مشتركة عن الإزعاج الذي يلحق بالمسافر، ما يجعل شركات الطيران تتحمل العبء الأكبر نتيجة تشديد التشريعات بشكل متزايد.

يطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) من الدول ما يلي:

- تأكيد التزامها بالمبادئ الأساسية لمنظمة الطيران المدني الدولي والعمل على مواءمة اللوائح والتنظيمات وفقاً لها.
- وضع توجيهات إضافية تهدف إلى تحقيق توافق عالمي بشأن تعريفات الظروف الاستثنائية، وتقليل الاختلافات التشريعية والقضائية بين الدول، وتوزيع المسؤوليات بشكل مشترك بين الجهات المعنية، مع مراعاة التحديات الخاصة الناتجة عن الاضطرابات.

5. **طيف الترددات الراديوية:** مع نشر قطاع الاتصالات لخدمات الجيل الخامس (5G) ولاحقاً الجيل السادس (6G)، تتزايد المطالب للحصول على حصص أكبر من طيف الترددات الراديوية. ويحتاج قطاع الطيران إلى هذا الطيف لأغراض متعددة، أبرزها النطاق الحيوي بين 4.2 و4.4 غيغا هرتز المخصص لمقاييس الارتفاع الراديوية. وقد أظهرت بعض التكوينات الخاصة بنشر خدمات 5G، لا سيما في الولايات المتحدة وأستراليا وكندا، مخاطر غير مقبولة على سلامة الطيران في محيط المطارات، الأمر الذي استدعى اتخاذ تدابير للتخفيف من هذه المخاطر، مثل إعادة تكوين هوائيات 5G عند قيام شركات الطيران بتحديث أجهزتها الملاحية لتصبح أكثر مقاومة لتداخل الإشارة. ومع التحديات المتعلقة بسلسلة التوريد والوقت اللازم لتطوير واختبار المعايير العالمية، يبدو الالتزام بالجدول الزمني لتحديث الأجهزة أمراً صعب التحقيق.

يطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) من الدول ما يلي:

- حماية الترددات الحرجة للسلامة المستخدمة في الطيران من أي تداخل قد يهدد أمن الرحلات الجوية.
- تعزيز التنسيق بين الجهات المنظمة للاتصالات والهيئات المختصة بالطيران لضمان سلامة الطيران، والالتزام بأفضل الممارسات المستفادة من التجارب الناجحة، والاتفاق على جداول زمنية واقعية لأي تعديلات أو تحديثات مطلوبة.

6. **التحقيقات في الحوادث:** يشترط الملحق 13 الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي على الدول إصدار تقرير نهائي عن الحوادث الجوية خلال عام واحد من تاريخ وقوع الحادث. وعند تعذّر إصدار التقرير، يجب نشر التحديثات الخاصة بعمليات التحقيق. وتجدر الإشارة إلى أن التقارير النهائية قد أُصدرت لنسبة 57% فقط من الحوادث الواقعة بين عامي 2018 و2023، مما يتسبب في حرمان قطاع الطيران من أحد أهم مصادر المعلومات المتعلقة بالسلامة.

يطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) من الدول ما يلي:

- إعداد تقارير الحوادث بالتوافق مع متطلبات الملحق 13 وضمن الهامش الزمني المحدد.
- العمل على تطوير إمكانات الدول التي لا تملك ما يكفي من الموارد اللازمة لإنجاز تحقيقات الحوادث.

7. **التداخل مع النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية**: تعتمد شركات الطيران على النظام العالمي للملاحة عبر الأقمار الصناعية من أجل ضمان الملاحة الآمنة. وتُسجل في الوقت الراهن زيادة في عدد حوادث التشويش والإشارات الزائفة قرب مناطق النزاعات. وعلى الرغم من وجود أنظمة ملاحة إضافية تضمن سلامة الرحلات الجوية، يبقى هذا الخطر غير مقبول ويجب الحدّ من آثاره.

يطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) من الدول ما يلي:

أ. ضمان مستوى أعلى من التنسيق بين هيئات الطيران العسكري والمدني من أجل وضع شركات الطيران في صورة المخاطر المحدقة في الوقت المناسب.

ب. دعم نهج متعدد الجوانب للحدّ من المخاطر، يشمل اعتماد آليات أفضل لإصدار التقارير واكتشاف المخاطر، واتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية الرحلات الجوية الحيوية، وتطوير تقنيات طيران جديدة مقاومة لتداخل الإشارة، ووضع استراتيجية لتعزيز الحماية من المخاطر السيبرانية، والتخطيط لحالات الطوارئ وتدريب الطيارين ومراقبي الحركة الجوية عليها.

8. **المتطلبات الخاصة بالطائرات**: تُرسي معايير السلامة والممارسات الموصى بها الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي الأسس الخاصة بإطار العمل العالمي لسلامة الطيران. وتضم المتطلبات الخاصة بالطائرات قائمةً من الاشتراطات العملية، مثل تركيب الأنظمة الجديدة المتوافقة مع معايير السلامة والممارسات الموصى بها بعد اعتمادها من قبل الهيئات التنظيمية. وتعاني الإجراءات المعتمدة حالياً، والمؤلفة من ثلاث مراحل هي الاعتماد والدخول حيز التنفيذ والتطبيق الفعلي، من طول المدة والتأخيرات في إصدار التراخيص، بالإضافة إلى الاضطرابات العالمية والقيود في سلاسل التوريد. وتؤدي هذه التحديات إلى ظهور حالات خاصة أو تفاوت بين الدول، مما يضعف مستوى الانسجام ويؤخر إحراز التقدم في مجال السلامة.

يطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) من الدول ما يلي:

- الإعتراف بأن المسؤولية النهائية للامتثال تقع على عاتق شركات الطيران، مما يجعلها الجزء الأكثر عرضةً للتفاوت في سلسلة تطبيق الإجراءات.
- وضع آلية لتحديد مواعيد واقعية لتطبيق المتطلبات الخاصة بالطائرات، تتيح المراقبة المباشرة وتتسم بالمرونة الكافية لتعديل الجداول الزمنية في حال حصول اضطرابات عالمية.

9. **سن التقاعد للطيارين** (في الرحلات الجوية الدولية التي يقودها أكثر من طيار واحد): يُحدد سن التقاعد للطيارين على متن الرحلات الدولية التي يقودها أكثر من طيار واحد بـ 65 عاماً، وفق الملحق 1 الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي (المتضمن قواعد ترخيص الطيارين). لكن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) يدعم رفع سن التقاعد على متن الرحلات التي يقودها أكثر من طيار واحد إلى 67 عاماً، مع الحفاظ على شرط كون أحد الطيارين على الأقل ما دون 65 عاماً، كما يشجع اعتماد أساليب موحدة وأكثر كفاءة للإشراف الطبي. ويسهم ذلك في إطالة المسيرة المهنية للطيارين وتعزيز صحتهم، مع مراعاة الاشتراطات المتعلقة بسلامة الرحلات.

يطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) من الدول ما يلي:

- الموافقة على رفع سن التقاعد للطيارين على متن الرحلات الدولية التي يقودها أكثر من طيار واحد إلى 67 عاماً، مع الإبقاء على شرط كون أحد الطيارين على الأقل ما دون 65 عاماً، والحفاظ على وتيرة الفحوص الطبية القائمة (مرة كل ستة أشهر للطيارين فوق 60 عاماً)، مع عدم تغيير الحد الأقصى للعمر على متن الرحلات التي يقودها طيار واحد.
- وضع آلية موحدة لتقييم المخاطر الطبية، بالإضافة إلى تحديد نظام للإشراف الطبي بالاعتماد على قاعدة بيانات مشتركة تراعي الخصوصية (مثل إجراءات الشهادة الطبية، وأسباب التقاعد أو عدم التجديد، والأحداث الناجمة عن عدم الأهلية على متن الرحلات)، من أجل مراقبة المخاطر المرتبطة بالسنّ بشكل متسق في جميع الدول.
- إصدار دليل إرشادي مشترك (للشؤون الطبية وشؤون الترخيص والعمليات) لضمان اتساق آليات التطبيق وإمكانية تدقيقها، والحرص على انسجامها مع أفضل الممارسات في مجال إدارة السلامة.

-انتهى-

لمزيد من المعلومات، يُرجى التواصل مع:
قسم الاتصالات المؤسسية
هاتف: 41227702967+
البريد الإلكتروني: corpcomms@iata.org

ملاحظات للمحررين:

- يمثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) حوالي 350 شركة طيران، تشغّل أكثر من 80% من الحركة الجوية العالمية.
- يمكن متابعتنا على منصة X للاطلاع على الإعلانات ومراكز السياسة وغيرها من المعلومات المفيدة في القطاع.
- قطاع الطيران نحو الحياد المناخي
- معلومات إضافية حول الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) والدورة 42 من اجتماع الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي