



# دليل النقابات العمالية لمنظمة الـ ICAO

الإصدار الثاني

# الاختصارات

لجنة الملاحة الجوية	ANC
المؤتمر العالمي للنقل الجوي	ATConF
فريق خبراء تنظيم النقل الجوي	ATRP
الترتيب التعاوني. لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني	CAPSCA
مخطط تعويض الكربون وخفضه في الطيران الدولي	CORSIA
وكالة سلامة الطيران الأوروبية	EASA
المجلس الاقتصادي والاجتماعي	ECOSOC
الاتحاد الأوروبي لعمال النقل	ETF
الاتحاد الأوروبي	EU
أعلام المواءمة	FOC
إدارة مخاطر الإعياء	FRM
قيود وقت رحلة الطيران	FTL
الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات	GATs
منظمة الطيران المدني الدولي	ICAO
مجموعة سلامة مقصورة الطائرة في منظمة ICAO	ICSG
الوكالة الدولية للطاقة	IEA
منظمة العمل الدولية	ILO
الاتحاد الدولي لعمال النقل	ITF
الدولة الأولى بالرعاية	MFN
اتفاق باريس للمناخ	PA
إجراءات خدمات الملاحة الجوية	PANS
المعايير والممارسات الموصى بها	SARPS
عضو طاقم الطائرة الأقدم	SCCM
هدف التنمية المستدامة	SDG
الإجراءات التكميلية الإقليمية	SUPPs
نماذج اتفاقيات الخدمات الجوية	TASAs
اتفاقية التجارة في الخدمات	TISA
الأمم المتحدة	UN
منظمة التجارة العالمية	WTO

## تمهيد

كما يود الـITF أيضًا أن ينتهز هذه الفرصة للتعريف بـ"كريس ميچور" والعمل الهام الذي يقوم به بالتعاون مع الـITF ومنظمة الـICAO. يؤمن كريس بشدة بأن الركاب وطاقم الطائرة قد أصبحوا أكثر أماناً بسبب الإجراءات والعمل المستمر الذي قامت بها الحركة النقابية وجميع أصحاب المصلحة من أجل السلامة والقضايا الاجتماعية التي تؤثر علينا في مجال الطيران.

ويعمل كريس منذ أكثر من 20 عامًا على متن الطائرات كعضو طاقم طائرة أقدم (SCCM) في شركة طيران BMI وفي الخطوط الجوية البريطانية في المملكة المتحدة. وبوصفه مدرباً للسلامة في مقصورة الطائرة في شركة BMI، فقد قام بتصميم وتنفيذ دورات تدريبية دولية لكل من الاتحاد الأوروبي لعمال النقل (ETF) والـITF حول العديد من القضايا التنظيمية والاجتماعية المتعلقة بموظفي الطيران. وحتى وقت كتابة هذا التقرير، كان كريس يشغل منصب الرئيس الحالي للجنة المشتركة لطاقم الطائرات في الـETF، وهو أيضاً عضو في مجموعة سلامة مقصورة الطائرة في منظمة الـICAO وهو متخصص في تحديد المتطلبات الأوروبية لمدة الطيران الاستراتيجية، وهو الرئيس الحالي للمجموعة الفرعية لمعايير الطيران التابعة للوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (EASA) والمعنية بمدة الطيران والاستراحة FTL وإدارة مخاطر الإعياء (FRM). إن كريس يتمتع بالشغف والخبرة والتجربة، الأمر الذي يجعله المرشح المثالي للدفاع بشدة عن سياسات منظمة الـICAO التي تتماشى مع مسؤوليات وواجبات الـITF تجاه نقاباته المنتسبة.

ونحن جميعاً في الـITF، نأمل أن يقدم هذا الدليل سرداً واضحاً ومفصلاً حول عمل وهيكل منظمة الـICAO، وكيف يعمل الـITF جنباً إلى جنب مع هذه المنظمة لضمان أفضل النتائج لنقاباته المنتسبة.

غابرييل موتشو رودريغيز

سكرتير قسم الطيران المدني في الـITF

**قام الـITF بجهد مكثف من أجل ضمان إنشاء أماكن عمل آمنة مع النشر التدريجي للقاحات المختلفة، وكذلك بذل مساعيه من أجل ضمان أن يصبح السفر الدولي قابلاً للاستمرار مرة أخرى.**

مرحباً بكم في الإصدار الثاني من دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO). لقد تم تحديث هذا الدليل، والذي نشر لأول مرة في 2019، بمعلومات إضافية عن جائزة كوفيد-19، ومهارات الضغط، ومنظمة الطيران المدني الدولي، وأهداف التنمية المستدامة (SDG)، بالإضافة إلى تحديثات حول العمل الذي تم مع منظمة الطيران المدني الدولي، والمداخل الرئيسية لعمل نقابات الطيران مع منظمة الـICAO، والخطة الخضراء.

وباعتبارها وكالة تابعة للأمم المتحدة، كان على منظمة الطيران المدني الدولي أن تستجيب لحالة الطوارئ الصحية العالمية المستمرة الناجمة عن كوفيد-19 خلال عامي 2020 و 2021 وأن تتكيف معها. لقد كان لهذا الوباء آثاراً مدمرة ودائمة على صناعة الطيران؛ وذلك بالتزامن مع إلغاء أعداد هائلة من الرحلات الجوية وفقدان الوظائف على نطاق واسع في مختلف أنحاء العالم.

إن مسار التعافي الذي لا يمكن التنبؤ به في هذه الصناعة نتيجة للتحديات الهائلة التي يفرضها وباء كوفيد-19 يُعتبر قضية مقلقة بالنسبة لجميع العمال والنقابات العمالية. لقد قام الـITF بجهد مكثف من أجل ضمان إنشاء أماكن عمل آمنة مع النشر التدريجي للقاحات المختلفة، وكذلك بذل مساعيه من أجل ضمان أن يصبح السفر الدولي قابلاً للاستمرار مرة أخرى. ونظراً إلى أن صناعة الطيران والسياحة حيوية بصورة مباشرة وغير مباشرة لسبل معيشة الملايين من العمال في جميع أنحاء العالم، فإن انتعاش السفر مرة أخرى حالما تتوفر بيئة آمنة للقيام بذلك لهو أمر ذو أهمية قصوى بالنسبة لكل من الـITF ومنظمة الـICAO.

## مقدمة

ويتمتع الـITF بصفة مراقب رسمي في منظمة الـICAO، مما يمكّن الـITF ونقاباته المنتسبة من المشاركة في أنشطة ومبادرات منظمة الـICAO.

وفي مايو 2018، ولضمان وجود وحضور قوي، واتصالات متبادلة فعالة بين الـITF ومنظمة الـICAO، افتتح الـITF مكتب ارتباط لزيادة التواصل بين الـITF ومنظمة الـICAO في مونتريال. ويهدف هذا المكتب إلى مساعدة الـITF من أجل ضمان وضع قضايا حقوق العمال والمساواة في طليعة المحادثات في منظمة الـICAO.

ونأمل أن يدعم هذا الدليل نضالنا المشترك من أجل تعزيز التنظيم الجيد للطيران العالمي من خلال وجود صوت أقوى لنا في منظمة الـICAO لحماية اللوائح الوطنية، ومقاومة الإغراق الاجتماعي وأعلام المواءمة (FOCs).

ولهذا فإننا نقدم لكم هذه الأداة الفعالة لتمكنكم من الانخراط في عملنا مع منظمة الـICAO وزيادة نطاق مشاركتكم فيه. إذا كنتم بحاجة إلى المزيد من التوضيح، فلا تترددوا في الاتصال بنا على:

[montrealicao@itf.org.uk](mailto:montrealicao@itf.org.uk)

**إن الهدف الأساسي من هذا المورد يتلخص في تقديم بعض الجوانب الهامة والحاسمة لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) إلى نقابات الطيران المدني المنتسبة للـITF من منظور نقابي. وهو يمكّن نقابات الطيران من اكتشاف طبيعة منظمة الـICAO؛ وكيفية عملها ومدى أهميتها بالنسبة لهذه النقابات.**

إن منظمة الـICAO هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة (UN) تعمل على تصنف مبادئ الملاحة الجوية الدولية وتقوم بتيسير تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي لضمان النمو الآمن والمنظم لهذا القطاع.

وتضم منظمة الطيران المدني الدولي، التي يقع مقرها الرئيسي في مونتريال، كندا، 193 عضواً (192 دولة بالإضافة إلى جزر كوك)، وهي تلعب دوراً أساسياً في إدارة وتنظيم شركات الطيران لضمان المعاملة العادلة للنساء والرجال في جميع مجالات العمل داخل قطاع الطيران المدني.

وبالمقابل، فإن الـITF ومع وجود أكثر من 250 نقابة طيران منتسبة له في أكثر من 135 بلد في مختلف أنحاء العالم، يتمتع بقدرة لا مثيل لها من حيث الوصول والفهم لقضايا العاملين في مجال الطيران على مستوى العالم.



## منظمة الطيران المدني الدولي الـ ICAO: خلفية موجزة

وقد جاءت اتفاقية شيكاغو نفسها نتيجة لاختلاف السياسات بين السلطات في ذلك الزمن حول مدى التحرير أو التقييد الذي ينبغي أن يوجد في تنظيمات الطيران المدني الدولي. وقد استمرت هذه المعضلة على مر السنين والعقود. وخلال العقد الماضي، اكتسبت مسألة التحرير زخماً وأهمية كبيرة داخل منظمة ICAO.

ويعتقد الـ ITF أن النظام الذي أنشأته اتفاقية شيكاغو قد خدم مجتمع الطيران بشكل جيد على مر السنين. وقد قام هذا النظام الثنائي بحماية الصناعة من أعلام المواءمة FOCs ومن المنتفعين بالمجان مع تحقيق مستوى استثنائي من الأمن والسلامة. وفي الوقت نفسه، فقد أدى شرط "تكافؤ الفرص" في تقديم خدمات النقل الجوي الدولي إلى حماية الربط الجوي.

ومن ناحية أخرى، وبعد 74 عاماً من توقيع اتفاقية شيكاغو، ظهر مشهد جيوسياسي واجتماعي واقتصادي مختلف تماماً. والسؤال المطروح بالنسبة للـ ITF الآن هو كيف يمكن تحديث أنظمة الطيران المدني الدولي من دون المساس بمزايا نظام شيكاغو، بل على العكس العمل على استغلال وتعظيم هذه المزايا.

كما هو موضح أعلاه، فإن منظمة الـ ICAO هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة (UN) والتي تتعامل مع الطيران المدني الدولي.

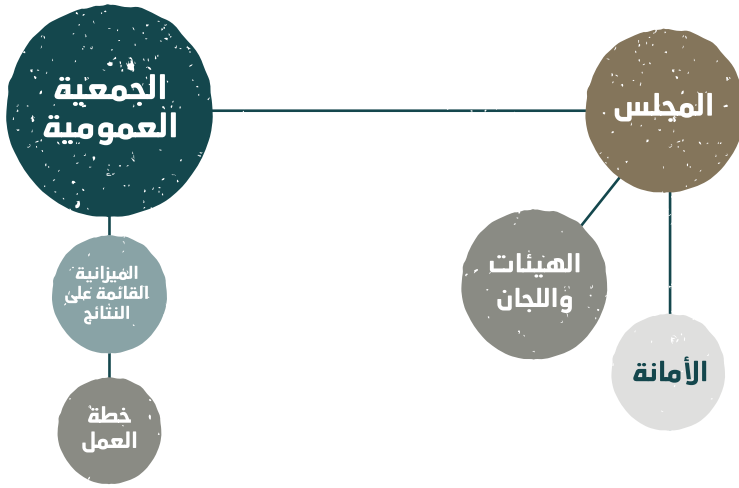
وُلدت منظمة الـ ICAO مع نهاية الحرب العالمية الثانية، في عصر يتسم بالتغير السياسي السريع، والاضطرابات الاجتماعية، والإبداع التكنولوجي. وقد أظهرت الحرب أهمية الطيران المدني والعسكري والتعاون الدولي في تطوره.

وقد تأسست منظمة الـ ICAO بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، الموقعة في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944 من قبل 52 دولة.

وبحلول أكتوبر 1947، تمت المصادقة على منظمة الـ ICAO، وأصبحت وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة مرتبطة بالمجلس الاقتصادي والاجتماعي (ECOSOC).

إن منظمة الـ ICAO، بوصفها فرعاً من فروع الأمم المتحدة، قد أنشأتها وسيطرت عليها مبدئياً مجموعة صغيرة من الدول القوية - المنتصرة في الحرب العالمية الثانية - ولكنها تطورت في العقود اللاحقة حتى أصبحت منظمة دولية متنوعة وعالمية حقيقية.

# هيئات الحوكمة في منظمة ICAO



الأجهزة الرئيسية الثلاثة في ICAO هي:

- الجمعية العمومية،
- المجلس،
- الأمانة العامة برئاسة الأمين العام.

وبوصف المجلس أحد الهيئات الرئيسية في حوكمة منظمة ICAO، فإنه يعطي توجيهات مستمرة لعمل منظمة ICAO. وفي هذا الصدد، تتمثل إحدى واجبات المجلس الرئيسية في اعتماد المعايير والممارسات الدولية الموصى بها (SARPs) وإدماج هذه المعايير في صورة ملاحق لاتفاقية شيكاغو. يجوز للمجلس أيضاً تعديل الملاحق الحالية حسب الضرورة.

الأمانة العامة: يرأسها الأمين العام، وتنقسم إلى خمس أقسام رئيسية.

- إدارة الملاحة الجوية،
- إدارة النقل الجوي،
- إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية،
- إدارة الشؤون الإدارية،
- إدارة التعاون الفني.

يعكس عمل الأمانة العامة منظوراً دولياً حقيقياً، حيث يتم تعيين الموظفين الاحترافيين بناءً على أسس جغرافية واسعة النطاق.

لدى منظمة ICAO سبعة مكاتب إقليمية في أنحاء مختلفة من العالم<sup>2</sup>. هذه المكاتب ليست كبيرة جداً وتعمل تحت إشراف المقر الرئيسي في مونتريال، وبينما تقوم أيضاً بدور تقني مهم في منظمة ICAO لمساعدة الأعضاء في كل منطقة على تنفيذ معايير وإجراءات المنظمة فهي تعمل أيضاً كنوع من مكاتب الارتباط الإعلامية بين الحكومات المحلية والمقر الرئيسي. ويعمل في كل مكتب موظفون إداريون ومختصون في مجموعة واسعة من المجالات التقنية. كما أنهم يقومون بإجراء الأبحاث حول الوضع الحالي للمرافق الملاحية المحلية، ويعقدون الندوات وورش العمل لمناقشة القضايا الإقليمية، ويؤمنون خدمات السكرتارية لمختلف المجموعات داخل المنطقة، ويضعون الخطط الإقليمية لتسهيل التحسينات.

الجمعية العمومية لمنظمة ICAO تتألف من جميع الدول الأعضاء (المتعاقدة) في منظمة ICAO، وهي تجتمع مرة واحدة على الأقل كل ثلاث سنوات، ويدعوها المجلس إلى الانعقاد في الوقت والمكان الملائمين. ويمكن عقد اجتماع استثنائي للجمعية العمومية في أي وقت بناءً على دعوة من المجلس أو بناءً على طلب ما لا يقل عن خمس العدد الإجمالي للدول الأعضاء

ومنذ عام 1995، حصل الـ ICAO على صفة مراقب في منظمة ICAO، وأصبح يرسل وفداً إلى جمعيات ICAO العمومية. (ورسماً تصنف منظمة ICAO هؤلاء المراقبين على أنهم "منظمات يمكن دعوتها إلى اجتماعات منظمة ICAO.")

ومن المقرر أن تعقد منظمة ICAO جمعيتها العمومية رقم 41 في عام 2022 وجمعيتها العمومية رقم 42 في عام 2025.

مجلس منظمة ICAO: وهو هيئة دائمة من هيئات المنظمة ومسؤولة أمام الجمعية العمومية. وهو يتألف من 36 دولة من الدول الأعضاء تنتخبها الجمعية العمومية لمدة ثلاث سنوات. ويكون رئيس منظمة ICAO هو نفسه رئيس مجلس منظمة ICAO.

وتبقى الدول الأعضاء في مجلس منظمة ICAO لفترة عضوية مدتها 3 سنوات (بين الجمعيات العمومية). هناك ثلاث مجموعات من الدول التي تشكل مجلس منظمة ICAO: (1) الدول ذات الأهمية الرئيسية في النقل الجوي، (2) الدول التي تقدم المساهمة الأكبر في توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية، (3) الدول التي تضمن التمثيل الجغرافي<sup>1</sup>.

للمجلس وظائف عديدة، من أبرزها تقديم تقارير سنوية إلى الجمعية العمومية، وتنفيذ توجيهات الجمعية العمومية، والاضطلاع بالواجبات والالتزامات المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو. كما أن المجلس يدير الشؤون المالية لمنظمة ICAO؛ ويعين ويحدد مسؤوليات لجنة النقل الجوي ولجنة الدعم المشترك لخدمات الملاحة الجوية، واللجنة المالية، ولجنة التدخل غير المشروع، ولجنة التعاون الفني، ولجنة الموارد البشرية. وهو يعين أعضاء لجنة الملاحة الجوية، وينتخب أعضاء لجنة جائزة إدوارد وارنر. وثمة مهمة رئيسية أخرى للمجلس وهي تعيين الأمين العام.

1. انظر القائمة الكاملة للدول الأعضاء لفترة الجمعية العمومية 2019-2022 في الملحق X.

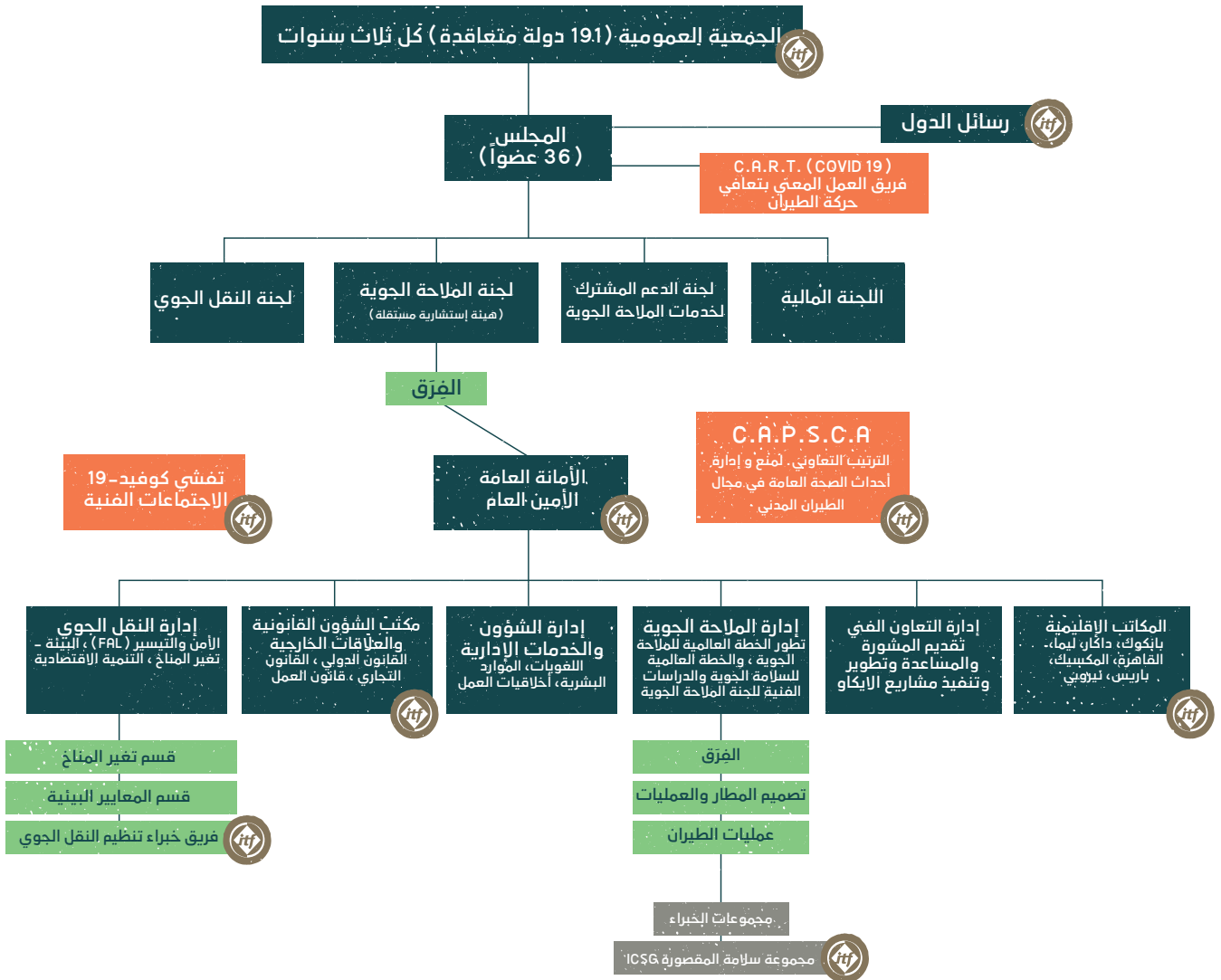
2. انظر الملحق XY للإطلاع على قائمة المكاتب الإقليمية لمنظمة ICAO.

# التأثير على منظمة الـ ICAO

هذا الهيكل مهم بالنسبة للـ ICAO والنقابات المنتسبة له من حيث تحديد الأماكن التي نحتاج إلى تركيز جهودنا عليها في مجال الضغط:

- الجمعية العمومية،
- المجلس،
- الأمانة العامة وإدارة الملاحة الجوية،
- المكاتب الإقليمية،
- فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP)، ومجموعة سلامة مقصورة الطائرة (ICSG) في منظمة الـ ICAO والتشكيلات ذات الصلة (سواء الدائمة أو المخصصة).

وهذه المجالات ليست منفصلة ولكنها مترابطة ارتباطاً وثيقاً، ودائماً يمكن أن يؤدي إحراز تقدم في إحدى هذه المجالات إلى فتح فرص جديدة في مستويات أخرى.



## المكاتب الإقليمية

وعلاوة على ذلك، ستكون مشاركة النقابات المنتسبة، على الصعيد الإقليمي، حاسمة في تحقيق نتائج ناجحة. ويوجد لدى النقابات المنتسبة في كل منطقة خبرة ومعرفة محلية قد لا تكون الأمانة العامة للـ IATF على دراية بها. وهذه المعرفة والشبكات التي أنشأتها نقابتنا المنتسبة في مناطقهم هي أساسية للتأثير على المكاتب الإقليمية ومنظمة الـ ICAO.

## إدارة الملاحة الجوية

تعمل إدارة الملاحة الجوية على إدارة استراتيجيات كفاءة وقدرة منظمة الـ ICAO في مجالي السلامة والملاحة الجوية، بالشراكة مع أصحاب المصلحة في مجال الطيران. ويجري إنجاز هذا العمل ضمن إطار يشمل العناصر التالية:

- **السياسة العامة وتوحيد المعايير،**
- **السلامة ومراقبة الهياكل الأساسية،**
- **السلامة وتحليل الهياكل الأساسية، و**
- **السلامة وتنفيذ الهياكل الأساسية.**

وتقوم إدارة الملاحة الجوية ANB أيضاً بجهود منظمة الـ ICAO المتعلقة بالأزمات وحالات الطوارئ.

وتمثل المشاركة في أنشطة إدارة الملاحة الجوية تحدياً كبيراً بالنسبة لنا. ولكننا بحاجة إلى إحراز تقدم على هذه الجبهة من أجل تنفيذ سياسات الـ IATF، وذلك من خلال التأثير من أجل وضع معايير وممارسات دولية موصى بها SARPs من قبل منظمة الـ ICAO.

إن فريق عمليات إدارة الحركة الجوية هو فريق تقني تحت إشراف لجنة الملاحة الجوية في منظمة الـ ICAO. وقد تم تكليف فريق عمليات إدارة الحركة الجوية ATMOPSP بوضع الاستراتيجية وتنسيق الحلول اللازمة لإدارة الحركة الجوية، مثل خدمات الحركة الجوية (ATS)، وإدارة المجال الجوي (ASM)، وإدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM). وتماشياً مع الحاجة إلى ضمان بيئة تشغيلية عالمية منسقة لإدارة الحركة الجوية ATM، يجب على فريق عمليات إدارة الحركة الجوية ATMOPSP وضع المعايير والممارسات الموصى بها (SARPs) والمحافظة عليها، وكذلك وضع إجراءات لخدمات الملاحة الجوية (PANS) ووضع المواد الإرشادية اللازمة من أجل ما يلي:

- أ) خدمات الحركة الجوية
- ب) إدارة انسياب حركة المرور الجوية
- ج) إجراءات ومصطلحات مراقبة الحركة الجوية
- د) إدارة المجال الجوي
- هـ) التنسيق المدني العسكري

تقدم المجموعة الفرعية لخدمات الحركة الجوية ATS عن بعد تقاريرها إلى فريق عمليات إدارة الحركة الجوية ATMOPSP في منظمة الـ ICAO.

وقد تم تكليف المجموعة الفرعية لخدمات الحركة الجوية عن بعد بمراقبة التطورات المتعلقة بتخطيط وتنفيذ خدمات الحركة الجوية ATS الرقمية للمطارات البعيدة وتقديم التحديات لفريق عمليات إدارة الحركة الجوية ATMOPSP. وتتص خطة منظمة الـ ICAO للملاحة الجوية على أنه يمكن تقديم "خدمات الحركة الجوية (ATS) الآمنة والفعالة من حيث التكلفة" من مواقع/أو مرافق دون وجود رصد بصري مباشر إلى مطار أو أكثر، في الحالات التي لا يكون توفير برج تقليدي لخدمات الحركة الجوية ATS في الموقع

ويساعدنا مكتبنا في مونتريال على تعزيز وتنمية علاقاتنا مع الأمانة العامة لمنظمة الـ ICAO وممثلي الدول الأعضاء في منظمة الـ ICAO وأصحاب المصلحة الآخرين في صناعة الطيران العالمية.

## الجمعية العمومية

قبل إنشاء مكتب الارتباط التابع لنا في مونتريال، اعتادت بعض نقابات الطيران المدني المنتسبة للـ IATF على ممارسة الضغط على حكوماتها بشأن القضايا الرئيسية المتعلقة بالعمال والصناعة في الفترة التي تسبق انعقاد الجمعيات العمومية لمنظمة الـ ICAO. ولكن مع مجموعة عمل منظمة الـ ICAO الخاصة بنا سوف نواصل هذا العمل الحيوي.

ومع ذلك، نحن بحاجة إلى ضمان أن نقابتنا المنتسبة تتبنى نهجاً أكثر انتظاماً في تحديد ضباط اتصال حكوماتهم مع منظمة الـ ICAO، لشرح الغاية من مقترحات الـ IATF المقدمة إلى جمعيات منظمة الـ ICAO العمومية بهدف الحصول على دعمهم.

وعلاوة على ذلك، نحن بحاجة إلى تحسين انسياب الاتصالات بين الأمانة العامة للـ IATF والنقابات المنتسبة له.

وبغض النظر عن حالة أو حجم نقاباتهم، فإن إقامة اتصالات وثيقة مع ممثل حكومتكم لدى منظمة الـ ICAO سوف يشكل ميزة قوية لأسرة الطيران المدني في الـ IATF. وحتى لو لم تتمكن من إقناعهم بالاتفاق معنا بشأن كل قضية من قضايانا، فإن وجود علاقة وثيقة طويلة الأجل سوف تعني انسياباً مناسباً للمعلومات بالنسبة لنا.

وهذه العملية تشكل ضرورة أساسية بالنسبة للـ IATF ونقاباته المنتسبة من حيث تحديد المجالات التي نحتاج فيها إلى تركيز جهودنا الرامية إلى ممارسة الضغط (انظر الملحق رقم XZ "أساسيات عملية الضغط").

## المجلس

إن النقاط المذكورة أعلاه لها أهميتها أيضاً بالنسبة لأعضاء المجلس. كما أن الدول الأعضاء في المجلس لها رأي أكثر أهمية في عمل منظمة الـ ICAO نظراً لتطور المجلس ليصبح المؤسسة المحورية في إطار عمل منظمة الـ ICAO. حيث أنه في غضون سنوات قليلة بعد تأسيس منظمة الـ ICAO، أصبح المجلس بشكل أساسي هيئة دائمة تجتمع في جلسات مستمرة، حيث تقوم كل دولة من الدول الأعضاء في المجلس بتعيين ممثلًا دائماً لها وتنشئ له مكتباً في المقر الرئيسي في مونتريال. ولكل دولة صوت، وبوسع دول المجلس عموماً أن تحضر دولاً تابعة من الدول الصغيرة أو الدول المجاورة. ولذلك، نحتاج إلى زيادة تركيزنا على هذه الدول.

## الأمانة العامة وإدارة الملاحة الجوية

لقد تمكنا بالفعل من إقامة علاقات جيدة مع الأمانة العامة لمنظمة الـ ICAO. كما أنه لدينا أيضاً اتصالات وثيقة على مستويات مختلفة من الهرم الوظيفي للأمانة العامة لمنظمة الـ ICAO. ونحن بحاجة إلى توسيع شبكة العلاقات هذه في المستقبل. ويتطلب إنجاز هذه المهمة مشاركة والتزاماً كبيرين من قبل نقابات الطيران.



## التنمية الاقتصادية

ترتبط أنشطة الإدارة في المجالات الاقتصادية مع استدامة تنمية النقل الجوي. وفي هذا الصدد، تتولى الإدارة مسؤولية وضع وتعزيز ونشر السياسات والمواد الإرشادية المتعلقة بالمسائل التنظيمية الرئيسية المرتبطة بالتنظيم الاقتصادي وتحرير النقل الجوي الدولي وباقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. ومن الأهمية بمكان توافر مجموعة كبيرة من بيانات الطيران الموثوقة والقوية. وتحقيقاً لهذه الغاية، تدير إدارة النقل الجوي ATB برنامج الإحصاءات، وأنشطة التنبؤ والدراسات الاقتصادية، مما يمكّن من توفير معلومات موثوقة عن تطوير النقل الجوي في الحاضر والمستقبل.

وبالإضافة إلى دعم الأهداف الاستراتيجية المذكورة أعلاه، تتولى إدارة النقل الجوي ATB إدارة ما يلي:

- اتفاقيات التمويل المشتركة مع الدنمارك وأيسلندا من أجل توفير خدمات خاصة بالملاحة الجوية في شمال الأطلسي؛
- الاتفاقية المتعلقة بالتمويل المشترك لنظام مراقبة ارتفاع الطائرات في شمال الأطلسي؛
- الاتفاقية بشأن تقاسم تكاليف نظام الأقمار الصناعية لتوزيع المعلومات المتعلقة بالملاحة الجوية (SADIS)؛ و
- دليل المفاتيح العامة لمنظمة ICAO وهو نقطة التوزيع العالمية الرئيسية لشهادات مفاتيح التوقيع العامة من جميع الجهات التي تُصدر جوازات السفر الإلكترونية.

## إدارة الشؤون الإدارية والخدمات

تتولى إدارة الشؤون الإدارية والخدمات (ADB) مسؤولية توفير الدعم الإداري الذي تتطلبه المنظمة ويلعب دوراً رائداً في تنظيم إدارتها بكفاءة وفعالية. وتعمل إدارة الشؤون الإدارية والخدمات ADB على توجيه منظمة ICAO نحو الإدارة المبنية على النتائج والثقافة التنظيمية الموجهة نحو الأداء لتلبية احتياجات الدول الأعضاء، والصناعات والعملاء الآخرين وعامة الجمهور.

وتؤدي الإدارة مهامها من خلال:

- توفير موارد وخدمات بشرية عالية الجودة إلى جانب عمليات إدارية وتنظيمية فعالة.
- تطبيق أعلى معايير أخلاقيات العمل والسلوك والنهوض بإدارة الموارد البشرية لتلبية الاحتياجات المتغيرة للمنظمة
- استخدام المهارات والأدوات الإدارية المبنية على النتائج لدعم المنظمة في تحقيق أهدافها الاستراتيجية.

فعالاً من حيث التكلفة أو مستداماً"، أي الأبراج البعيدة. وبالتالي، يتعين على المجموعة الفرعية أن تضع إرشادات تتناول إدخال نظام خدمات الحركة الجوية الرقمية للمطارات البعيدة (DAATS) (المطارات البعيدة)، وتحدد مدى الحاجة لوضع معايير قابلة للتطبيق، وممارسات وإجراءات موصى بها، وتقوم بصياغة الوثائق اللازمة لفريق عمليات إدارة الحركة الجوية ATMOPSP.

## السياسة العامة وتوحيد المعايير

في إطار استراتيجية توحيد المعايير وسياسة السلامة والهيكل الأساسية في منظمة ICAO، تقوم إدارة الملاحة الجوية بوضع وإدانة الخطة العالمية لسلامة الطيران والخطة العالمية للملاحة الجوية. ويتم تنفيذ هذه الخطط من قبل جميع الأقسام في إدارة الملاحة الجوية ANB، وجميع المكاتب الإقليمية للمنظمة وكذلك من خلال مجموعات سلامة الطيران الإقليمية (RASGs) ومجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية (PIRGs) التي تضم الدول وشركاء الطيران من داخل منطقة محددة.

## إدارة النقل الجوي

تدعم إدارة النقل الجوي تنفيذ الأهداف الاستراتيجية لمنظمة ICAO، وعلى وجه الخصوص ما يلي: الأمن والتيسير؛ والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛ وحماية البيئة. كما تسهم هذه الإدارة أيضاً في تحقيق السلامة.

وتعمل الإدارة تحت إشراف المجلس، ولجنة النقل الجوي، ولجنة التدخل غير المشروع، ولجنة الدعم المشترك لخدمات الملاحة الجوية. وتقدم الأمانة العامة الدعم إلى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، وهي لجنة تابعة للمجلس.

## أمن وتيسير الطيران

تضطلع منظمة ICAO بدور قيادي أساسي في ميدان أمن الطيران من خلال هدفها النهائي المتمثل في تعزيز أمن الطيران المدني في جميع أنحاء العالم. وتحقيقاً لهذه الغاية، تركز المنظمة جهودها في المقام الأول على تطوير وتنسيق سياسة عالمية فعالة وإطار قانوني لمواجهة التهديدات المتزايدة على الطيران المدني، وتقوم المنظمة بإجراء عمليات تدقيق لتحديد أوجه القصور في أمن الطيران، وتعمل على مساعدة الدول في تطبيق معايير الأمن ومعالجة أوجه القصور.

## البيئة

في مجال البيئة، يتمثل الهدف العام لمنظمة ICAO في تعزيز استدامة عمليات الطيران الدولية عن طريق الحد من ضوضاء الطائرات وخفض تأثير الانبعاثات الصادرة عن المحركات على جودة الهواء المحلي والمناخ العالمي. وفي هذا المجال، تركز إدارة النقل الجوي ATB على: تقدير مدى تأثير الطيران على البيئة من خلال وضع المنهجيات والأدوات والنماذج وقواعد البيانات؛ وكذلك وضع السياسات والمعايير والممارسات الموصى بها لمعالجة أثر الطيران على البيئة من خلال التدابير التكنولوجية والتشغيلية القائمة على السوق.

## إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

### المهام القانونية

- Doc 10086 دليل معلومات وتعليمات سلامة الركاب
- Doc 10111 دليل تنفيذ واستخدام الحقائق الإلكترونية للرحلات الجوية في المقصورة
- Doc 10072 دليل وضع الحد الأدنى من الشروط الخاصة بطاقم مقصورة الركاب
- Doc 10049 دليل اعتماد واستخدام مقاعد الأمان المخصصة للأطفال
- Cir 344-AN/202 المبادئ التوجيهية بشأن التعليم والتدريب وممارسات الإبلاغ فيما يتعلق بالأحداث المقترنة بالأبخرة.
- Cir 340 إرشادات بشأن التوسع في استعمال الأجهزة الإلكترونية المحمولة
- Cir 356 مبادئ توجيهية بشأن استخدام التعلم الرقمي في تدريب طاقم مقصورة الركاب
- Cir 352 إرشادات بشأن تدريب طاقم مقصورة الركاب على كشف الإتجار بالأشخاص والتصدي له
- Cir 300 موجز العوامل البشرية رقم 15
- الدليل المرجعي السريع لكوفيد-19 بخصوص تغييرات قيود أوقات الرحلة وأوقات العمل الحالية
- الدليل المرجعي السريع لكوفيد-19 بخصوص التدريب المستمر لأطقم مقصورة الركاب
- الدليل المرجعي السريع لكوفيد-19 بخصوص الحد الأدنى لمتطلبات طاقم المقصورة عند نقل البضائع داخل مقصورة الركاب

### مهام العلاقات الخارجية

تقدم الإدارة المشورة والمساعدة إلى الأمين العام ومن خلال الأمين العام إلى المجلس وغيره من هيئات المنظمة وإلى الدول الأعضاء في منظمة ICAO بشأن المسائل الدستورية والإدارية والإجرائية، وبشأن مشاكل القانون الدولي، والقانون الجوي، والقانون التجاري، وقانون العمل، والمسائل ذات الصلة. كما تجري الإدارة أبحاثاً ودراسات في مجال القانون الجوي الدولي الخاص والعام، وتُعد الوثائق اللازمة وتعمل كأمانة عامة: للجنة القانونية؛ والهيئات ذات الصلة في الجمعية العمومية؛ والمؤتمرات الدبلوماسية التي تعتمد المعاهدات متعددة الأطراف بشأن القانون الجوي الدولي.

تتولى إدارة مسؤولية مراجعة وتقديم المشورة وتنسيق علاقات الـ ICAO مع الدول الأعضاء وغير الأعضاء، ومع منظمات النظام الموحد في الأمم المتحدة، والمنظمات الدولية الأخرى.

وترصد الإدارة أنشطة النظام الدولي ذات الاهتمام المشترك بين منظمة ICAO والأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، وتوجه الاهتمام إلى الشؤون الدولية والتطورات السياسية التي قد تؤثر على منظمة ICAO، وتضع ترتيبات لتمثيل المنظمة في اجتماعات المنظمات الأخرى.

### إدارة التعاون الفني

يقدم برنامج التعاون الفني التابع لمنظمة ICAO المشورة والمساعدة في وضع وتنفيذ مشاريع تشمل كامل نطاق الطيران المدني ويهدف إلى السلامة والأمن وحماية البيئة والتنمية المستدامة للطيران المدني الوطني والدولي. ويتم تنفيذ البرنامج في إطار التوجيهات العامة للسياسة الصادرة عن الجمعية العمومية ومجلس منظمة ICAO. ورهنًا بالتوجيهات العامة الصادرة عن الأمين العام، يتم تنفيذ هذا البرنامج تتولى إدارة التعاون الفني (TCB).

هيئة تنظيم النقل الجوي (ATRP)، ومجموعة سلامة مقصورة الطائرة (ICSG) في منظمة ICAO والتشكيلات ذات الصلة (سواء الدائمة أو المخصصة).

لقد شارك القسم بنجاح مع مجموعة سلامة مقصورة الطائرة (ICSG) في منظمة ICAO لأكثر من ست سنوات ضمن جهد مشترك لتنظيم الصناعة يتألف من خبراء في مجال سلامة المقصورة من سلطات الطيران المدني، وشركات الطيران، ومصنعي الطائرات، والمنظمات الدولية. وعند إعداد هذه الوثيقة، ساهم خبراءنا في وضع التوجيهات الواردة أدناه. وقد تم ترجمتها إلى اللغة العربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية:

- Doc 10002 دليل تدريب طاقم مقصورة الركاب على شؤون السلامة
- Doc 10062 دليل التحقيق في الجوانب المتعلقة بسلامة مقصورة الركاب في حالات الحوادث والوقائع
- Doc 10148 كتيب التدريب المستمر لأطقم مقصورة الركاب خلال كوفيد-19

في مارس 2013، كلف المؤتمر الدولي السادس للنقل الجوي لمنظمة ICAO فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) التابع لمنظمة ICAO بدراسة وتطوير الاتفاقيات الدولية متعددة الأطراف في مجال تحرير الوصول إلى الأسواق وزيادة تحرير خدمات الشحن الجوي، وكذلك وضع اتفاق دولي في مجال تحرير ملكية وسيطرة شركات النقل الجوي. يتدخل الـ ICAO بنشاط في عمل منظمة ICAO في هذا المجال لضمان عدم حدوث المزيد من التحرير من دون ضمانات كافية للعمالة والسلامة بحيث لا يتعرضان للخطر نتيجة الاعتبارات الاقتصادية، وبالتالي لا يتم التعامل مع السلامة والتنظيم الاقتصادي بمعزل عن بعضهما البعض.

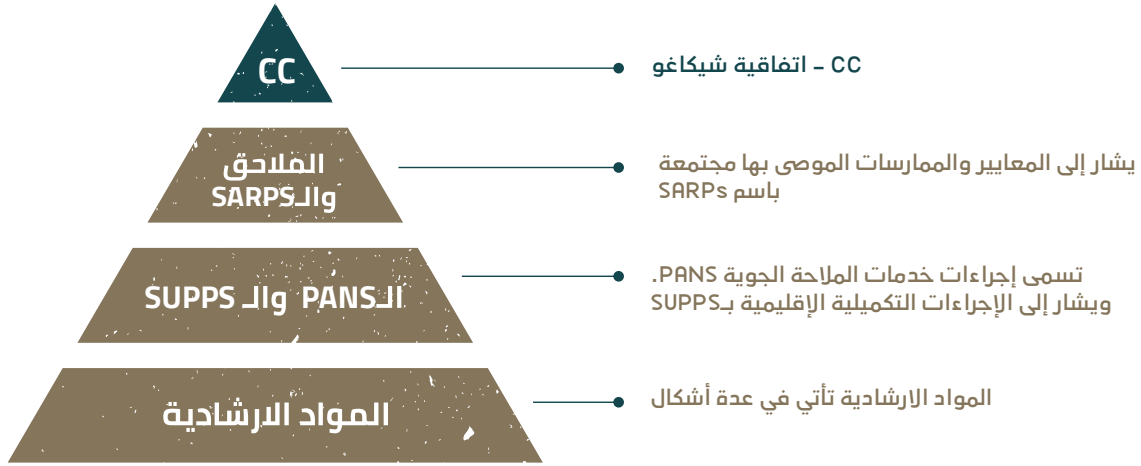
إن مواصلة عملنا الممتاز داخل مجموعة سلامة مقصورة الطائرة ICSG وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي ATRP والمشاركة في أعمال مماثلة في منظمة ICAO لهو أمر بالغ الأهمية.

**وخلاصة القول، أن التحدي الذي نواجهه يتمثل في خلق قدرة إضافية لتوسيع أنشطة الضغط على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية والمشاركة بفعالية في أنشطة منظمة الـ ICAO الموجزة أعلاه والتي تتخذ من مونتريال مقراً لها مع الاستخدام الأمثل لمواردنا المحدودة. ولذلك، من الضروري أن تشارك النقابات المُنتسبة لنا مشاركة كبيرة في كل من العناصر العملية والعناصر السياسية لـ IFA**

# كيف تضع منظمة ICAO معاييرها؟

اليوم، تدير منظمة ICAO أكثر من 12,000 من المعايير والممارسات الموصى بها SARPs من خلال 19 ملحقاً وخمسة إجراءات لخدمات الملاحة الجوية (PANS) لاتفاقية شيكاغو، والعديد منها يتم تطويره باستمرار ليتماشى مع أحدث التطورات والابتكارات.

موضح و/أو مدعوم ببيانات السياسات ورسائل الدولة وقرارات الجمعية العمومية



وعادة ما يستغرق الأمر عامين تقريباً لتقديم اقتراح أولي بخصوص معيار جديد أو محسن أو ممارسة موصى بها أو إجراء لاعتماده رسمياً أو لاعتماده إدراجه في ملحق أو ضمن إجراءات خدمات الملاحة الجوية PANS. وفي بعض الأحيان، يمكن توسيع هذا الجدول الزمني أو ضغطه تبعاً لطبيعة وأولوية الاقتراح قيد النظر.

تكتسب المعايير والممارسات الموصى بها SARPs وإجراءات خدمات الملاحة الجوية PANS أهمية بالغة بالنسبة للدول الأعضاء في منظمة ICAO وغيرهم من أصحاب المصلحة، كونها توفر أرضية أساسية لتحقيق الاتساق في سلامة وكفاءة الطيران العالمي في الجو وعلى الأرض، وتوحيد المعايير على الصعيد العالمي للمتطلبات الوظيفية ومتطلبات الأداء لمراقف وخدمات الملاحة الجوية، والتطوير المنظم للنقل الجوي.

يتبع تطوير المعايير والممارسات الموصى بها SARPs وإجراءات خدمات الملاحة الجوية PANS عملية متعددة المراحل - تُعرف غالباً باسم "عملية التعديل" أو "عملية وضع المعايير" في منظمة ICAO - وهي تضم العديد من الهيئات التقنية وغير التقنية الموجودة إما داخل منظمة ICAO أو ترتبط ارتباطاً وثيقاً فيها.

# المدخل الرئيسية لعمل نقابات الطيران

العامّة لمنظمة ICAO. ومن ناحية أخرى، فإن مجموعات الدراسة هي مجموعات صغيرة من الخبراء توفرها الدول والمنظمات لمساعدة الأمانة العامة لمنظمة ICAO، بصفتها الاستشارية، من أجل إحراز التقدم في مهام تقنية مختارة. وفي الوقت الحاضر، يقوم ITF وأعضاء مجموعة عمله في منظمة ICAO بمشاركة نشطة في مجموعات الدراسة واللجان والفرق التالية التابعة لمنظمة ICAO: (1) مجموعة سلامة مقصورة الطائرة (ICSG)؛ (2) الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (CAPSCA)؛ (3) اللجنة القانونية؛ (4) فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP)؛ (5) المجموعة الفرعية لخدمات الحركة الجوية ATS عن بعد؛ (6) فريق عمليات إدارة الحركة الجوية (ATMOPSP)؛ و (7) فرقة عمل المناولة الأرضية (GHTF).

ونحن نأمل أن نصح جزءاً من لجنة الملاحة الجوية (ANC)، التي تنظر وتوصي بالمعايير والممارسات الدولية الموصى بها (ARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) من أجل أن يتبناها أو يعتمدها مجلس منظمة ICAO.

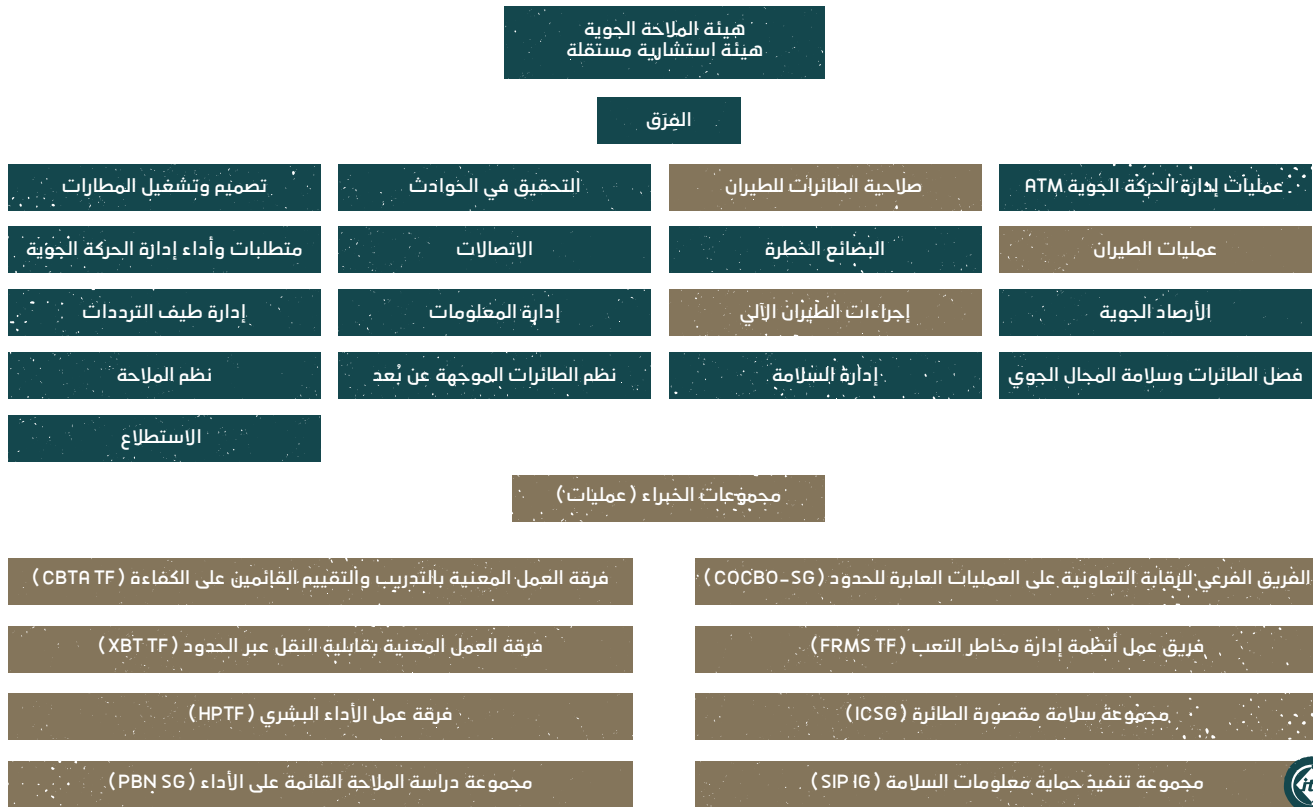
ويقوم قسم الطيران المدني بصورة منتظمة باطلاع جميع نقابات الطيران المنتسبة لـ ITF بخصوص أنشطته في منظمة ICAO.

منظمة ICAO والمؤتمرات الرفيعة المستوى: يحضر الـ ITF والنقابات المنتسبة له في مجال الطيران هذه الاجتماعات الهامة على مدى السنوات الـ 25 الماضية. وعلى الرغم من أنه لا يُسمح لأصحاب المصلحة من غير الدول بأن يكونوا أعضاء في منظمة ICAO، إلا أن الـ ITF يحضر بصفته مراقب. وهو يقدم الدعم التقني في لجان منظمة ICAO من منظور عمالي. ويعمل قسم الطيران المدني على تنسيق مساهمات نقابات الطيران، بما في ذلك المساهمات الخاصة بالجمعيات العمومية التي تعقدها منظمة ICAO كل ثلاث سنوات، كما أنه يقيم حواراً مع الشركاء الدوليين الرئيسيين في الإعداد لفعاليات منظمة ICAO الرئيسية.

رسائل الدول الأعضاء والرسائل ذات الصلة: يقوم قسم الطيران المدني ولجانه بتنسيق العناصر المشتركة للرد على رسائل الدول الأعضاء في منظمة ICAO وغيرها من المراسلات ذات الصلة الصادرة عن منظمة ICAO والتي تُعتبر ذات أهمية استراتيجية بالنسبة لعمل الطيران.

مجموعات الدراسة والفرق التابعة لمنظمة ICAO: الفرق هي عبارة عن مجموعات تقنية من الخبراء المؤهلين وتهدف، ضمن أطر زمنية محددة، إلى تحقيق تقدم في حل المشاكل التقنية التي لا يمكن حلها على نحو كاف أو عاجل من قبل المرافق التابعة للأمانة

الشكل 1 مثال على مجموعات الخبراء ضمن فرق عمليات الطيران الثلاثة (باللون الذهبي)



# مسيرة منظمة ICAO الطويلة نحو التحرير وإلغاء القيود التنظيمية

وقد كان تبني أجندة التحرير/إلغاء الضوابط التنظيمية المتسمة بالوعي بمثابة تحول كبير عن الفكر التقليدي الذي تتبناه منظمة ICAO.

وفي عام 2010، نوقش مشروع اتفاقية متعددة الأطراف بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران في دورة الجمعية العمومية لمنظمة ICAO رقم 37.

وفي الاجتماع الثامن من دورته رقم 196 المعقودة في يونيو 2012، وافق المجلس على بياني الرؤية والمهمة المنقحان لمنظمة ICAO، وكذلك وافق على المجموعة الجديدة من الأهداف الاستراتيجية الخمسة للمنظمة للفترة 2014-2016. وبموجب هذين البيانيين تأتي الأهداف الاستراتيجية الجديدة لمنظمة ICAO وهي:

- أ. السلامة: تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي
- ب. قدرة وكفاءة الملاحة الجوية: زيادة قدرة نظام الطيران المدني العالمي وتحسين كفاءته.
- ج. الأمن والتيسير: تعزيز أمن الطيران المدني العالمي وتيسيره.
- د. التنمية الاقتصادية للنقل الجوي: تعزيز تطوير نظام طيران مدني معقول وقابل للاستمرار اقتصادياً
- هـ. حماية البيئة: التقليل من الآثار البيئية الضارة لأنشطة الطيران المدني.

ومن خلال الهدف الاستراتيجي "د" (التنمية الاقتصادية للنقل الجوي) اكتسبت منظمة ICAO المبررات القانونية لتفسير الهدف الأصلي الوارد في المادة 44 من اتفاقية شيكاغو على نحو يعني أن منظمة ICAO تتحمل المزيد من المسؤولية والقيادة في مجال التنظيم الاقتصادي.

في عام 1994، وفي المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي (ATConf/4)<sup>3</sup>، كان المزاج السائد للدول الأعضاء في منظمة ICAO يعارض إلى حد كبير إلغاء النظام الثنائي.

وقد كان المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (ATConf/5) الذي عُقد في عام 2003 بمثابة نقطة تحول. وفي مؤتمر ATConf/5 تحركت أغلبية الدول نحو تبني شعار التحرير بشأن مفاوضات الخدمات الجوية وبشأن قوانين الملكية والسيطرة.

وقد اعتمد مؤتمر ATConf/5 إعلاناً بشأن المبادئ العالمية لتحرير النقل الجوي الدولي، و14 نتيجة وتوصيتان، إحداهما بشأن تحرير ملكية وسيطرة شركات النقل الجوي، والأخرى بشأن دور منظمة ICAO في المستقبل، بما في ذلك علاقاتها مع منظمة التجارة العالمية (WTO)، بالإضافة إلى سبعة بنود نموذجية ليتم استخدامها حسب تقدير الدول في اتفاقيات الخدمات الجوية.

وبالإضافة إلى ذلك، اعتمد مؤتمر ATConf/5 ما مجموعه 67 نتيجة لإدراجها في تقريره، الذي غطى المجموعة الكاملة من المواضيع والقضايا التي أدرجت في جدول الأعمال. ومن بين النتائج التي خلص إليها المؤتمر كان الموافقة على مفهوم ومضمون نموذجين لاتفاقيات الخدمات الجوية (TASAs) واحد للحالات الثنائية وآخر للحالات الإقليمية، لاستخدامهما في علاقات النقل الجوي. وفي جميع أجزاء الإعلان، والتوصيات والنتائج توجد إشارات عديدة تشير إلى الإجراءات التي يتعين على الدول ومنظمة ICAO اتخاذها.

وقد استمر هذا الاتجاه المؤيد للتحرير خلال ندوة عالمية بشأن التحرير عقدت في دبي في سبتمبر 2006.

ولذلك، اتبعت الجمعية العمومية لمنظمة ICAO رقم 36 في سبتمبر 2007 نفس المسار.

فقد احتضن كل من الاجتماعين ما يسمى باتفاقيات "السموات المفتوحة" الثنائية المستمدة من الولايات المتحدة. وحتى أنه تم طرح فكرة توسيع نطاق ملحق النقل الجوي للاتفاقية العامة لمنظمة التجارة العالمية بشأن التجارة في الخدمات (GATS)<sup>4</sup>.

3. تعقد منظمة ICAO المؤتمر العالمي للنقل الجوي (ATConf) مرة كل 10 سنوات تقريباً.

4. لمزيد من المعلومات عن الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات، انظر: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/gatsqa\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm)



نسترشد بالحاجة إلى ضمان احترام أعلى مستويات السلامة والأمن ومبدأ تكافؤ الفرص لجميع الدول ولجميع أصحاب المصلحة فيها.

وقد اعتمدت الجمعية العمومية لمنظمة ICAO رقم 39 المنعقدة في عام 2016 قراراً بشأن الاستمرار في سياسات منظمة ICAO في مجال النقل الجوي:

قرار الجمعية العمومية بشأن الاستمرار في سياسات منظمة ICAO في مجال النقل الجوي (A39-15)

"الجمعية العمومية: تجدد التأكيد على الدور الرئيسي الذي تضطلع به منظمة ICAO في وضع توجيهات للسياسة المتعلقة بتنظيم النقل الجوي الدولي".

"وتجدد التأكيد على حاجة منظمة ICAO إلى مواصلة استكشاف الترتيبات التنظيمية في المستقبلية ووضع توصيات ومقترحات لمواجهة التحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، والتصدي للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر عليه؛"

وعلى مدار السنوات الأربع الماضية، عمل فريق خبراء تنظيم النقل الجوي ATRP على وضع اتفاقات دولية للتحديد.

واستناداً إلى هذا (الإعلان والنتائج والتوصيات)، قرر المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) المنعقد في عام 2013 مواصلة مساعدة الدول في جهودها الرامية إلى التحرير من خلال تعزيز مرفق "السوق" المقدم للدول؛ وقرر أيضاً مواصلة تحديث نماذج اتفاقيات الخدمات الجوية TASAs لمواكبة التطور التنظيمي؛ والقيام بدورات تدريبية إضافية أو مؤتمرات إقليمية؛ أو أنشطة مماثلة وتعزيزها لصالح الدول، وفقاً للموارد المتاحة؛ مواصلة رصد التطورات التنظيمية، وإجراء الدراسات بشأن القضايا الرئيسية ذات الأهمية العالمية، وتقديم التوجيه والمساعدة في مجال السياسات إلى الدول؛ ومواصلة تطوير قواعد البيانات ذات الصلة مثل قاعدة بيانات اتفاقيات الخدمات الجوية في العالم، فضلاً عن دراسات الحالة عن تجارب التحرير.

وفي هذا المؤتمر، قام المندوبون المؤيدون للتحرير بمناقشة "الإنجازات" التي تحققت منذ انعقاد مؤتمر ATConf/5.

وفي عام 2013، طلبت الدورة رقم 38 لجمعية ICAO من المجلس أن يبدأ العمل بشأن اتفاق دولي لتحرير ملكية وسيطرة شركات النقل الجوي.

وفي يونيو 2015، تبني مجلس منظمة ICAO رؤيته طويلة الأجل فيما يختص بالتحرير:

نحن، الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي، عازمون على السعي بنشاط من أجل الاستمرار في تحرير النقل الجوي الدولي لصالح جميع أصحاب المصلحة والاقتصاد عموماً. وسوف

# موقف منظمة ICAO من اتفاق GATS واتفاقية TISA وبعض اتفاقيات التجارة الدولية الأخرى

بوجه عام، فإن ITF يؤيد بقوة دور منظمة ICAO.

وينبغي لنقابات الطيران أن تدرك أن تعديل اتفاقية شيكاغو لتحقيق التحرير ليست بالمهمة السهلة، وأن هذه المحاولة ستواجه العديد من العقبات السياسية والقانونية.

وتتمثل إحدى الصعوبات الرئيسية في مستوى توافق الآراء المطلوب داخل منظمة ICAO لكي يدخل هذا التعديل إلى حيز التنفيذ.<sup>5</sup>

وكما هو موجز أعلاه، وعلى الصعيد الوطني، يتعين على نقابتنا المنتسبة أن تعزز باستمرار من خلال عضويتنا الحاجة إلى الاحتفاظ بنظام عالمي لتنظيم الاقتصاد والسلامة وتعزيز هذا النظام، ويمكن لآراء نقابتنا الأعضاء أن تكون مؤثرة على سياسة الحكومات الوطنية تجاه منظمة ICAO. وقد كانت هناك عدة محاولات بديلة لتحرير/إلغاء الضوابط التنظيمية في صناعة الطيران خارج نطاق سلطة منظمة ICAO - ولا سيما في الأوقات التي تزداد فيها الشكوك بشأن الحصول على العدد المطلوب من التصديقات لتحقيق التحرير وإلغاء الضوابط التنظيمية داخل منظمة ICAO.

وقد جاءت إحدى هذه المحاولات الرئيسية لتحرير الطيران المدني الدولي خارج سلطة منظمة ICAO خلال التسعينات من خلال إدراج الوصول إلى الأسواق في اتفاق منظمة التجارة العالمية العام بشأن التجارة في الخدمات WTO GATS<sup>6</sup>.

وفي وقت المفاوضات، كان من المسلم به أن التبادل الثنائي لحقوق الحركة الجوية على أساس المصلحة المتبادلة قد خدم احتياجات الطيران المدني الدولي على نحو جيد. وعلاوة على ذلك، فقد تم اعتبار أحد المبادئ الأساسية لنظام الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات GATS، وهو مبدأ معاملة الدولة الأولى بالرعاية (MFN)، يتعارض مع مبدأ المعاملة بالمثل. وبموجب مبدأ الدولة الأولى بالرعاية MFN، يجب على كل دولة عضو في الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات GATS أن تقدم معاملة لا تقل تفضيلاً عن

المعاملة الممنوحة للخدمات المماثلة أو لموردي الخدمات المماثلة الذين ينتمون لبلد عضو في الاتفاق أو أي بلد آخر، وهذا يجب أن يحدث على الفور ودون قيد أو شرط.

ومن ناحية أخرى، هناك لاعب جديد في الساحة في هذه الأيام: اتفاقية التجارة في الخدمات (TISA). يغطي ملحق اتفاقية التجارة في الخدمات TISA الخاص بخدمات النقل الجوي ستة مجالات من النقل الجوي الدولي هي: إصلاح وصيانة الطائرات، وخدمات نظام الحجز بالكمبيوتر، وبيع وتسويق خدمات النقل الجوي، والمناولة الأرضية، وخدمات تشغيل المطارات، والخدمات الجوية المتخصصة. وبعبارة أخرى، سوف تعمل اتفاقية التجارة في الخدمات TISA على توسيع نطاق تغطية خدمات النقل الجوي بشكل ملحوظ بما يتجاوز ملحق الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات GATS الخاص بالنقل الجوي.

ونظرًا لأن اتفاقيات التجارة الدولية يتم صياغتها بسرية خلف الأبواب المغلقة، فقد نسمع عن اتفاقية تجارية جديدة تُدرج الوصول إلى الأسواق في ملحقها الخاص بخدمات النقل الجوي في أي وقت.

**ولذلك يجب أن تبقى أمانة القسم ونقابات الطيران المنتسبة لها متيقظة.**

**يتعلق الشاغل الرئيسي الذي يشغل بال ITF بخصوص الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات GATS واتفاقية التجارة في الخدمات TISA وأي اتفاقية دولية أخرى مماثلة بالتأثير المترتب على كسر العلاقة بين المهام التنظيمية الاقتصادية ومهام السلامة والأمن التي قد يمثلها نقل المسؤولية. ويعتقد ITF أنه من خلال منظمة ICAO لا بد أن تكون هناك صلة عضوية بين السلامة والتنظيم الاقتصادي.**

5. تنص المادة 94 (أ) من الاتفاقية على أنه "يجب الموافقة على [أي] تعديل مقترح... بأغلبية ثلثي أصوات الجمعية العمومية، ثم يدخل حيز التنفيذ بالنسبة للدول التي صادقت على هذا التعديل عندما يصادق عليه ما... [لا]... يقل عن ثلثي إجمالي عدد الدول المتعاقدة".

6. لقد فشلت هذه المحاولة، وفي الوقت الحاضر يغطي ملحق النقل الجوي الخاص بالاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات GATS ثلاثة حقوق تسمى بالحقوق "الليينة" وهي: إصلاح وصيانة الطائرات، وبيع وتسويق خدمات النقل الجوي، وخدمات نظام الحجز بالكمبيوتر (CRS).

# منظمة ICAO وأهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة (SDGS)

الهدف الاستراتيجي لـ ICAO *					أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة UN SDG	
البيئة	الاقتصاد	الأمن / التيشير	القدرة / الكفاءة	السلامة		
					القضاء على الفقر بجميع أشكاله في كل مكان	1
					القضاء على الجوع وتوفير الأمن الغذائي والتغذية المحسنة وتعزيز الزراعة المستدامة	2
					ضمان تمتع الجميع بأنماط عيش صحية وبالرفاهية في جميع الأعمار	3
					ضمان توفير التعليم الجيد المنصف والشامل للجميع وتعزيز فرص التعلم مدى الحياة للجميع	4
					تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين كل النساء والفتيات	5
					ضمان توفير المياه وخدمات الصرف الصحي للجميع وإدارتها على نحو مستدام	6
					ضمان حصول الجميع بتكلفة ميسورة على خدمات الطاقة الحديثة الموثوقة والمستدامة	7
					تعزيز النمو الاقتصادي المطرد والشامل للجميع والمستدام، والعمالة الكاملة والمنتجة، وتوفير العمل اللائق للجميع	8
					إقامة بني تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل والمستدام، وتشجيع الابتكار	9
					الحد من عدم المساواة في الدخل داخل البلدان وفيما بينها	10
					جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وأمنة وقادرة على الصمود ومستدامة	11
					ضمان وجود أنماط استهلاك وإنتاج مستدامة	12
					اتخاذ إجراءات عاجلة للتصدي لتغير المناخ وآثاره من خلال تنظيم الانبعاثات وتعزيز التطورات في مجال الطاقة المتجددة	13
					حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة	14
					حماية وإصلاح وتعزيز الاستخدام المستدام للنظم الإيكولوجية الأرضية، وإدارة الغابات على نحو مستدام، ومكافحة التصحر، ووقف تدهور الأراضي وعكس اتجاهه، ووقف فقدان التنوع البيولوجي	15
					تعزيز المجتمعات السلمية والشاملة من أجل التنمية المستدامة، وتوفير سبل الوصول إلى العدالة للجميع، وبناء مؤسسات فعالة وخاضعة للمساءلة وشاملة للجميع على جميع المستويات	16
					تعزيز وسائل التنفيذ وتنشيط الشراكة العالمية من أجل التنمية المستدامة	17





صورة: راش تيو/ أونسيلاش

والافتراض الضمني هنا هو أن "خفض التكلفة" من شأنه أن يحقق نتائج إيجابية للجميع. كما أن مجموعة العمل الخاصة بمنظمة ICAO لدينا تطلب من منظمة ICAO إيلاء المزيد من الاهتمام للهدف رقم 8 من أهداف التنمية المستدامة. وبدون هذا النهج المتوازن، فإن النمو السريع قد يؤدي إلى تفاقم أشكال التفاوت وعدم المساواة. إن أهداف التنمية المستدامة تتوخى التنمية الشاملة والدائمة والمستدامة.

وعلاوة على ذلك، ترتبط غايات الهدف رقم 8 من أهداف التنمية المستدامة ارتباطاً وثيقاً بأهداف منظمة العمل الدولية ILO. وحتى أن الإشارة الواردة في الهدف رقم 8 من أهداف التنمية المستدامة "العمالة الكاملة والمنتجة وتوفير العمل اللائق للجميع" تقتبس مصطلحاتها من برنامج العمل اللائق لمنظمة العمل الدولية. ويشكل النمو الشامل والعمل اللائق لجميع النساء والرجال البعد الاجتماعي للهدف رقم 8 من أهداف التنمية المستدامة. ويتم قياس التقدم المحرز في ذلك البعد من خلال المساواة والإنصاف والعدالة داخل المجتمعات. وتشير الأدلة إلى أن أغلب البلدان لا يزال أمامها طريق طويل عليها أن تقطعه في هذا المجال.

والواقع أن مثل هذا النهج المتوازن والشمولي يُعتبر أمراً حيوياً نظراً لوجود روابط مشتركة بين غايات الهدف رقم 8 من أهداف التنمية المستدامة وبقية أهداف التنمية المستدامة، كما أن الهدف رقم 8 يقع في صميم برنامج عمل عام 2030. وبعبارة أخرى، ترتبط الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة ارتباطاً وثيقاً بالعديد من الأهداف المختلفة. وهذا يعني أن الفشل في إحراز تقدم على مسار الهدف رقم 8 من أهداف التنمية المستدامة من شأنه أن يعرقل التقدم نحو تحقيق الأهداف الأخرى.

واستناداً إلى هذه الحجج، فإننا نذكر الأمانة العامة لمنظمة ICAO وممثلي الدول الأعضاء في منظمة ICAO بأن منظمة العمل الدولية لديها ثروة هائلة من المعرفة والخبرة ونطلب منهم الاستفادة من هذا المورد الغني.

ترتبط الأهداف الاستراتيجية لمنظمة ICAO ارتباطاً قوياً بـ 15 هدفاً من أصل أهداف الأمم المتحدة الإنمائية المستدامة (SDG) الـ 17. والمنظمة ملتزمة التزاماً تاماً بالعمل في تعاون وثيق مع الدول وهيئات الأمم المتحدة الأخرى لدعم الأهداف ذات الصلة.

ومنظمة ICAO هي أيضاً مراقب رسمي في فريق الخبراء المشترك بين الوكالات المعني بمؤشرات أهداف التنمية المستدامة، وهي الوكالة المسؤولة عن المؤشر العالمي 9.1.2 الذي يوضح أحجام الركاب والبضائع، حسب وسائل النقل.

وفي إطار برنامج عمل 2030 تساهم منظمة ICAO باستمرار في رصد الجهود التي يبذلها برنامج عمل عام 2030 وغيره من الأطر الإنمائية حسب الاقتضاء.

وهناك وثيقة منفصلة لكل فئة تغطي عناصر أهداف التنمية المستدامة ضمن إطار هذا الاختصاص.

وتماشياً مع أجندتها المؤيدة للتحرير وإلغاء الضوابط التنظيمية، فإن التركيز الرئيسي للأمانة العامة لمنظمة ICAO فيما يتصل بأهداف التنمية المستدامة يتمثل في زيادة الاستثمارات، وتطوير بنية تحتية أفضل، وضمان النمو السريع للصناعة. ومن المؤسف، أن الأمانة العامة لمنظمة ICAO، حسب رأينا، لا تتخذ موقفاً قوياً بما فيه الكفاية بشأن الهدف رقم 8 من أهداف التنمية المستدامة، ولذلك، يجب علينا أن نقدم أدلة لائقة ومقنعة لإحداث التغيير.

## منظمة الـ ICAO والمناخ

وفقاً للوكالة الدولية للطاقة (IEA)، فإن صناعة الطيران المدني تطلق 3 في المائة من ثاني أكسيد الكربون الناتج عن الأنشطة البشرية، ومن المتوقع أن ترتفع هذه النسبة إلى 5-9 في المائة بحلول عام 2050.

وفي عام 2013، قام الاتحاد الأوروبي (EU)، الذي يعتزم الحد من هذه الانبعاثات، بإضافة قطاع الطيران الدولي إلى برنامجه لمقايضة الانبعاثات. وقد اشتمل هذا البرنامج على تعريفات خاصة بالرحلات الجوية التي تربط مطارات الاتحاد الأوروبي بالمطارات الموجودة خارج الاتحاد. ولكن الصناعة ردت على ذلك بمقاومة قوية. وفي محاولة للتوصل إلى حل وسط، ابتكرت منظمة الـ ICAO مخطط تعويض الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) "مخطط كورسيا"<sup>7</sup>.

ويعتزم مخطط كورسيا إلى التوافق مع اتفاقية باريس للمناخ، والتي تحدد الهدف العالمي المتمثل في الحد من ارتفاع درجات الحرارة بما لا يتجاوز 2 درجة مئوية - وهذا يتطلب اتخاذ إجراءات عاجلة من قبل كافة الصناعات.

وقد بدأ تنفيذ هذا المخطط في عام 2021، ولكنه لن يصبح إلزامياً حتى حلول عام 2027.

غير أن هناك تساؤلات خطيرة أخرى ما زالت قائمة حول مدى السلامة البيئية في مخطط كورسيا.

أولاً، يُغفل مخطط كورسيا الرحلات الداخلية المسؤولة عن نحو ثلث الانبعاثات في الصناعة.

ثانياً، تعتمد الشركات بشكل أساسي على جيل جديد من الطائرات الأقل تلويفاً من خلال محركاتها الحديثة والتعديلات الأيرودينامية والتجهيزات الأقل وزناً - من بينها أجهزة الكمبيوتر اللوحية التي تستبدل أدلة الطيران الورقية الثقيلة. وهذه الشركات لا تريد القيام بأي خطوات تتجاوز هذا الحد. ويشتهر الـ ICAO في عدم رغبة منظمة الـ ICAO باتخاذ أي خطوات من شأنها الإضرار بالربحية الإجمالية لشركات الطيران. وهذا هو السبب الذي يجعل مخطط كورسيا يفتقر إلى الطموح إلى ما هو أبعد من التعويض عن الانبعاثات.

وثالثاً، هناك ادعاءات شديدة بأن تعويضات الانبعاثات التي تشتريها شركات الطيران هي غير فعالة. ومن خلال التقرير الصادر في سبتمبر 2019 عن اثنين من مراكز البحوث المرموقة، وهما معهد المناخ الجديد ومعهد ستوكهولم للبيئة، تبين أن 80 في المائة من التعويضات المحتملة التي يقوم بها مخطط كورسيا ليس من المرجح أن تعود على المناخ بأي فائدة إضافية. وعلى الرغم من أن منظمة الـ ICAO قد قلصت من وجود التعويضات عديمة الفائدة في المخطط استجابة لهذا التقرير، إلا أن الكثيرين يعتقدون أنها لم تصل بعد إلى الحد المطلوب.

وعلاوةً على ذلك فإن أغلب الطائرات النفاثة الخاصة قد تم استبعادها مؤخراً من مخطط كورسيا، وهذا يعني أن انبعاثاتها إلى حد كبير غير خاضعة للرقابة أو التنظيم. إن الطائرات النفاثة الخاصة شديدة التلويف. والأسوأ من ذلك، أنه في أنحاء كثيرة من العالم تستفيد هذه الطائرات من الإعفاءات الضريبية التي تقدم لها بسخاء أكثر مما يتم تقديمه إلى شركات الطيران العادية. كما أن الآثار البيئية الناتجة عنها وخيمة. على سبيل المثال، وفقاً لشركة تيراباس، وهي شركة لتعويض للكربون، فإن رحلة جوية من لندن إلى باريس على متن طائرة نفاثة نصف ممتلئة تُنتج عشرة أضعاف الانبعاثات الكربونية لكل راكب مقارنة برحلة نظامية مجدولة.

7. لقد تم التوصل إلى اتفاقية كورسيا لإنشاء خطة عالمية للتعويض من شأنها أن تلزم المشاركين بالنمو الخالي من الكربون عند تجاوز مستويات انبعاثات عام 2020. إن مخطط كورسيا هو عبارة عن مخطط لتعويض الكربون يدعو شركات الطيران إلى شراء أرصدة تعويض مقابل كل جزء من التلويف أعلى من مستويات عام 2020 للتعويض عن النمو المستقبلي.



## النقاشات التي نعرضها على الدول

- سواءً داخل منظمة ICAO أو في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات GATS أو اتفاقية التجارة في الخدمات TISA أو أي اتفاقية تجارة دولية أخرى تغطي صناعة النقل الجوي - كلياً أو جزئياً - يرى الITF ما يلي:
  - ينبغي أن تكون لدى الدول سياسة للإدارة الفعالة لممارسة حقوق الحركة الجوية والوصول إلى الأسواق استناداً على القرارات الخاصة بكل بلد وكل مسار والتي يتم اتخاذها على أساس كل حالة على حدة،
  - ينبغي للدول أن تسعى إلى التحرير باختيارها وحسب وتيرتها الخاصة،
  - ينبغي أن يكون أي توسيع لاتفاقات "السماء المفتوحة" أو غيرها من وسائل تحرير الوصول إلى الأسواق مصحوباً بتدابير فعالة لمنع السلوك المناهض للمنافسة،
- عند تحديد سياساتها بشأن حقوق الحركة الجوية، ينبغي على الدول أن تولي الاهتمام المناسب بمبدأ المعاملة بالمثل، وأن توازن المنافع، وتحمي البُعد المتعلق بالمصلحة العامة،
- ينبغي أن تضطلع منظمة ICAO دائماً بدور قيادي فيما يتعلق بالتنظيم الاقتصادي.
- يجب على الدول ومنظمة ICAO أن تدمج العوامل الاجتماعية والبشرية في الاتفاقيات سعياً وراء تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (SDGs) التي وقعت عليها.

## قائمة مرجعية لنقابات الطيران

فيما يلي قائمة مرجعية لمساعدة وإلهام نقابات الطيران للمشاركة في العمل الذي يقوم به الـITF في منظمة الـICAO:

- تعيين مُنسّق لعمل منظمة الـICAO.
- متابعة التعميمات /رسائل البريد الإلكتروني ذات الصلة التي ترسلها أمانة القسم بعناية .
- تحديد من يمثل حكومتكم في فعاليات منظمة الـICAO. ومعرفة أسمائهم وعناوين البريد الإلكتروني وأرقام الهواتف وتفاصيل الاتصال الأخرى الخاصّة بهم .
- إذا كان لديكم أي جهات اتصال أو علاقات مع موظفي أمانة منظمة الـICAO، فشاركوها مع أمانة القسم .
- عندما تطلب منكم أمانة القسم إرسال رسائل نموذجية إلى حكوماتكم وإلى ممثلي منظمة الـICAO في بلدكم، أرسلوها في الوقت المناسب .
- حاولوا أن تكونوا جزءاً من وفد حكومتكم في الفعاليات الرئيسية التي تنظمها منظمة الـICAO إذا كان ذلك ممكناً .
- كونوا جزءاً من وفد الـITF إلى اجتماعات منظمة الـICAO. وتذكروا أن مهمتكم الرئيسية في اجتماعات منظمة الـICAO ستكون الضغط على حكوماتكم. لذلك، اختاروا المندوب (المندوبين) وفقاً لذلك .
- اطلبوا من نقابتكم نشر قصص جديدة متعلقة بعمل الـITF ضمن منظمة الـICAO على موقع نقابتكم أو في مجلة النقابة أو النشرة الإخبارية أو الصحيفة .
- حافظوا على إبقاء منظماتكم الخاصة وأعضائكم على اطلاع حول عمل الـITF ضمن منظمة الـICAO.
- قوموا بإبلاغ وتحديث الأمانة العامة إذا كان لديكم اجتماع مع حكومتكم .
- شاركوا بأنفسكم في عمل مكتب منظمة الـICAO الإقليمي حيثما أمكن .
- لا تترددوا في الاتصال بأمانة القسم إذا كانت لديكم أي أسئلة أو كنتم بحاجة إلى معلومات إضافية .

# هذه بعض الأمثلة على عملنا في منظمة ICAO

[الـ ITF يحذر من "أعلام المواءمة في الطيران"](#)

10 يوليو 2014

من المقرر أن يقوم الـ ITF بتوجيه تحذير بشأن نمو "أعلام المواءمة" في مجال الطيران إلى مؤتمر النقل الجوي السادس لمنظمة ICAO في مونتريال، والذي يبدأ في 17 مارس.

[الـ ITF يُصدر تحذيراً عن "أعلام المواءمة" في الطيران](#)

17 يوليو 2014

من المقرر أن يوجه الـ ITF (الاتحاد الدولي لعمال النقل) تحذيراً حول نمو "أعلام المواءمة" في مجال الطيران إلى مؤتمر النقل الجوي السادس لمنظمة ICAO في مونتريال، والذي يبدأ يوم الأحد.

[استمرار الضغط الذي تقوم به نقابات الطيران المدني في الـ ITF بشأن "القضايا الكبرى"](#)

21 يوليو 2014

تمارس نقابات الطيران المدني في الـ ITF في جميع أنحاء العالم ضغوطاً على حكوماتها بشأن القضايا الرئيسية للعمال والصناعة في الفترة التي تسبق الاجتماع الأخير لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO).

[توجيهات منظمة ICAO الجديدة هي 'إنجاز كبير' للـ ITF](#)

24 فبراير 2016

بعد سنوات من حملات التوعية للتأكد من وجود هواء آمن في مقصورة الطائرة، يرحّب الـ ITF بتوجيهات منظمة الطيران المدني الدوليّة (ICAO) الجديدة بخصوص التعليم، والتدريب والإبلاغ عن حوادث الأبخرة.

[يفتح الـ ITF مكتب اتصال في منظمة الطيران المدني الدولي ICAO](#)

09 مايو 2018

عمل الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) على ترسيخ التزامه بأن يكون له حضوراً متنامياً وجوهرياً داخل قطاع النقل الجوي المدني.

[الـ ITF يتواجد في قلب قمة الطيران العالمية](#)

25 سبتمبر 2019

يشارك وفد من الـ ITF في الدورة الأربعين (40) لجمعية منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، لضمان وجود نفوذ للعاملين في مجال الطيران على أعلى هيئة لاتخاذ القرار في قطاع الطيران العالمي

# الملحق X - الدول الأعضاء في مجلس منظمة ICAO للفترة 2019-2022

**الجزء III - الدول التي تكفل التمثيل الجغرافي**  
كوستاريكا\*، وساحل العاج\*، وجمهورية الدومينيكان\*، وغينيا الاستوائية\*، واليونان\*، وماليزيا، وباراغواي\*، وبيرو\*، وجمهورية كوريا، والسودان\*، وتونس\*، والإمارات العربية المتحدة، وزامبيا\*.

\* الدول التي تم إدراجها حديثاً في عام 2019

تم انتخاب الدول التالية من بين الدول الأعضاء في منظمة ICAO والبالغ عددها 193 دولة لعضوية مجلس إدارة المنظمة الذي يضم 36 عضواً خلال انعقاد جمعية ICAO العمومية لعام 2019.

**الجزء I - الدول ذات الأهمية الكبرى في النقل الجوي**  
أستراليا، والبرازيل، وكندا، والصين، وفرنسا، وألمانيا، وإيطاليا، واليابان، والاتحاد الروسي، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة.

**الجزء II - الدول التي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية**  
الأرجنتين\*، وكولومبيا، ومصر، وفنلندا\*، والهند، والمكسيك، وهولندا\*، ونيجيريا، والمملكة العربية السعودية، وسنغافورة، وجنوب أفريقيا، وإسبانيا.

## الملحق XY - مكاتب منظمة ICAO الإقليمية

- بانكوك، تايلاند (مكتب آسيا والمحيط الهادئ)
- القاهرة، مصر (مكتب الشرق الأوسط)
- داكار، السنغال (مكتب غرب ووسط أفريقيا)
- ليما، بيرو (مكتب أمريكا الجنوبية)
- مكسيكو سيتي، المكسيك (مكتب أمريكا الشمالية، وأمريكا الوسطى، ومنطقة البحر الكاريبي)
- نيروبي، كينيا (مكتب شرق وجنوب أفريقيا)
- باريس، فرنسا (مكتب أوروبا وشمال الأطلسي)

## الملحق XZ: أساسيات عملية الضغط

إن ممارسة الضغط تعمل على بناء العلاقات مع مسؤولي الطيران الوطنيين في بلدكم وتجعلهم على دراية باحتياجات العمال وهمومهم. كما أن ممارسة الضغط تعمل أيضاً كعنصر مكمل لبناء الشبكة أو القاعدة والمناصرة الإعلامية - وتعمل هذه الاستراتيجيات الثلاثة معاً لإنشاء حملة مناصرة ناجحة.

وخلال هذه الاجتماعات، يجب أن تكونوا واضحين بشأن رسائلكم وبشأن "مطلبكم" النهائي. وتحقيقاً لهذه الغاية، أصدر قسم الطيران المدني في IATA "إرشادات الضغط لنقابات الطيران على المستوى الوطني". لذلك يرجى دراستها بعناية. ويرجى مراعاة أن أمانة قسم الطيران المدني، وكما ورد في هذه الإرشادات، تقوم بتحديثها من وقت لآخر.

إن الضغط وإقامة اتصال مباشر مع ممثلي منظمة ICAO وصانعي السياسات في مجال الطيران المدني هي عناصر هامة في حملات المناصرة المستمرة لدينا. إن ممارسة الضغط على المستوى الوطني يعتبر أمراً بالغ الأهمية في تحقيق التغييرات المطلوبة في سياستنا.

ويرجى مراعاة أن أحد أكثر أشكال الضغط إقناعاً هو الاجتماع المباشر وجهاً لوجه مع المسؤولين الوطنيين أو طاقمهم الوظيفي بشأن القضايا المطروحة.

# إرشادات الضغط لنقابات الطيران على المستوى الوطني

**أعلام المواطنة (FOCs):** لم يكن الـ IATA وحيداً في الإعراب عن مخاوفه بشأن دخول "أعلام المواطنة" إلى صناعة النقل الجوي، أو في إثارته للأسئلة حول قدرة الهياكل التنظيمية الوطنية على توفير الرقابة الفعالة على السلامة بالنسبة لمشغلي النقل الجوي والشركات متعددة الجنسيات التي تسعى إلى عولمة القطاع. وقد يتفاقم هذا الميل في بيئة محررة من القيود التنظيمية حيث تبدأ جهات التسجيل في "التنافس" فيما بينها على تسجيل المزيد من الطائرات مما يخلق سباقاً إلى الحضيض لا يمكن إيقافه.

**الاستدامة:** تستخدم شركات الطيران هذه البيئة الجديدة غير المنظمة لتختار بشكل إبداعي فيما إذا كان سيتم تنظيمها والإشراف عليها من خلال اللوائح الداخلية أو المحلية، مما يفتح قطاع الطيران المدني أمام مخاطر الإغراق الاجتماعي، وإهمال السلامة، وخفض الرقابة. ونتيجة لذلك، أصبحت استدامة صناعة النقل الجوي الآن معرضة للخطر مع تزايد الاضطرابات ومقاومة العمال لتكتيكات أصحاب العمل هذه.

**منظمة العمل الدولية (ILO):** يعتقد الـ IATA أن هناك طريقة أفضل. حيث أنه بعد فترة من التسارع نحو إلغاء الضوابط التنظيمية والتحرير في مجال الطيران، حان الوقت الآن لاتباع نهج جديد يجمع بين صناعة سليمة للنقل الجوي المدني قادرة على تقديم الخدمات الآمنة الضرورية للمجتمع والأعمال التجارية، وتوفير ظروف عمل عادلة ومقبولة لموظفيها. وينبغي أن يكون هناك توافق عالمي في الآراء بشأن المبدأ القائل بأنه لا ينبغي أن تكون هناك منافسة بشأن المسائل الاجتماعية لا بين البلدان ولا بين نماذج الأعمال التجارية. وهذا يتطلب أن تعمل منظمة الـ ICAO بشكل تعاوني مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى بشأن القضايا ذات الاهتمام المشترك، ولا سيما مع منظمة العمل الدولية. وقد بدأ بالفعل بعض هذا العمل التعاوني في منتدى الحوار العالمي لمنظمة العمل الدولية بشأن آثار الأزمة الاقتصادية العالمية على صناعة الطيران المدني في الفترة من 20 - 22 فبراير 2013.

## ما الذي نطلبه؟

ينبغي للهيئات المعنية في منظمة الـ ICAO (مثل لجنة النقل الجوي [ATC]) أثناء تنفيذها لأعمال المتابعة، أن تعتمد توصيات تتعلق بإعلان منظمة العمل الدولية بشأن المبادئ والحقوق الأساسية في العمل (1998). ولا ينبغي أن يكون هناك المزيد من التحرير دون القيام بهذه الخطوة. وعلاوة على ذلك، فإن هذا الأمر له أهمية حاسمة فيما يتصل بالمنافسة العادلة ومكافحة الإغراق الاجتماعي.

تهدف هذه المذكرة إلى تقديم الدعم لنقابات الطيران المدني المنتسبة للاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) التي ترغب في الضغط على حكوماتها الوطنية فيما يتصل بالمزيد من التحرير في قطاع النقل الجوي من قبل منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO).

عندما يقوم فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) التابع لمنظمة الـ ICAO بإصدار مشروع مقترحاته لزيادة التحرير فيما يتعلق بالمجالات الرئيسية للتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، بما في ذلك الوصول إلى الأسواق وتحرير ملكية شركات النقل الجوي السيطرة عليها، فإن قسم الطيران المدني سوف ينتج إرشادات جديدة تركز على هذه الوثيقة.

وقد اعتمدت منظمة الـ ICAO من خلال مؤتمرها العالمي السادس للنقل الجوي المنعقد في مارس 2013 نتائج مهمة في المجالات الرئيسية للتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي مثل: الوصول إلى الأسواق، وتحرير ملكية شركات النقل الجوي والسيطرة عليها، والمنافسة العادلة وحقوق المستهلك.

وتتجلى هذه النتائج أيضاً في القرارات التي اتخذتها الجمعية العمومية في سياق برنامج عمل منظمة الـ ICAO، في وقت لاحق من سبتمبر - أكتوبر 2013.

## ماذا يحدث الآن؟

خلال فترة ما بعد المؤتمر، من المتوقع أن تحقق منظمة الـ ICAO نتائج بشأن المسائل التالية:

- اعتماد "رؤية طويلة الأجل" لتحرير الوصول إلى الأسواق، بما في ذلك وضع اتفاقية متعددة الأطراف؛
- إحراز تقدم بشأن اتفاقية متعددة الأطراف لتحرير ملكية شركات النقل الجوي والسيطرة عليها؛
- تحديث القواعد الإرشادية الخاصة بالمنافسة العادلة، والتي أكدها المؤتمر باعتبارها "مبدأ عاماً هاماً في تشغيل الخدمات الجوية الدولية"؛
- وضع مبادئ أساسية لحماية المستهلك.

ويعتقد الـ IATA أن التقدم في هذه المجالات الرئيسية يمكن أن يساهم في زيادة تطوير الإطار التنظيمي الاقتصادي العالمي للنقل الجوي الدولي. غير أنه ينبغي إيلاء الاهتمام الواجب لآراء جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك العمال. وينبغي أن يكون احترام الحقوق الاجتماعية وحقوق العمل جزءاً لا غنى عنه من هذه العملية. وقد أبرز المؤتمر الأخير لمنظمة الـ ICAO والجمعية العمومية ذلك بوضوح شديد.

## موقف الـ ITF

**الخبرة:** في القطاع البحري، يمكن للسفن والأساطيل أن "ترفع أعلام" بعض الدول (بما في ذلك دول غير ساحلية ولا تتمتع بتقاليد بحرية) التي توفر معايير وشروط أقل تكلفة للسلامة والعمل، فضلاً عن عدم كفاية هياكل الإشراف والتفتيش على السلامة. وعادة ما يكون الدافع وراء "رفع أعلام" دول المواطنة هو الرغبة في توفير التكاليف (بما في ذلك دفع أجور واستحقاقات أقل للعمال) أو الإفلات من الرقابة التنظيمية الفعالة من قبل الدولة المستفيدة فعلياً من ملكية السفينة أو الأسطول.



إذا كان لديكم أي تعليقات أو اقتراحات،  
يرجى إعلامنا: [civilaviation@itf.org.uk](mailto:civilaviation@itf.org.uk)

يرجى اطلاعنا على آخر المستجدات حول  
أعمال الضغط الوطنية الخاصة بكم وإعلامنا  
إذا كان بإمكاننا مساعدتكم في أعمال الضغط  
الخاصة بكم بأي شكل من الأشكال.