



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٠٢٤/٨/٢٦ إلى ٢٠٢٤/٩/٦

مشروع تقرير اللجنة عن البند رقم (١) من جدول الأعمال

مشروع التقرير المرفق عن البند رقم (١) من جدول الأعمال مَقَدَّم لكي تقره
اللجنة من أجل عرضه على الجلسة العامة.

البند ١ من جدول الأعمال: أحدث المعلومات عن خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ والتخطيط الاستراتيجي الطويل الأجل

١-١: إعادة ترتيب الأولويات في خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥

مجالات التركيز ذات الأولوية

١-١ نظرت اللجنة في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/3، التي قدمتها الأمانة العامة، والتي حددت النطاق العام والإجراءات المتخذة لدعم مجالات التركيز ذات الأولوية. وقد حدد مجلس الإيكاو مجالات التركيز ذات الأولوية هذه كي تسترشد بها عملية ترتيب أولويات الأنشطة في إطار خطة عمل الإيكاو الحالية استناداً إلى قرارات ومقررات الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو. وقدمت الورقة أيضاً لمحة عامة عن الجهود المتعلقة بالمراحل الأولية للتخطيط الاستراتيجي في الإيكاو. وأوصت الورقة كذلك بسبل لتمكين الدول والمنظمات الدولية والصناعة من الاتساق مع هذه الجهود المبذولة والمساهمة فيها.

٢-١ وأعربت اللجنة عن تأييدها القوي لمجالات التركيز ذات الأولوية وللتوصيات الواردة في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/3. وأثنت على الإيكاو لتطبيقها نهج برنامجي وتحسين الشفافية في الإبلاغ من خلال مؤشرات الأداء الرئيسية باستخدام نهج الإدارة القائمة على النتائج. وفيما يتعلق بمجالات التركيز ذات الأولوية، أقرت اللجنة بالطبيعة الشاملة التي يتسم بها دعم التنفيذ، وأحاطت علماً بأن هذه المجالات تُعد مُكملةً للأولويات والأطر العالمية الحالية ولا تؤثر عليها. ومع ذلك، فقد لاحظت اللجنة الحاجة إلى مزيد من الوضوح بشأن كيفية تأثير هذه المجالات وتأثير منهجية تحديد الأولويات على الخطط العالمية وعلى خارطة طريق التوحيد القياسي، والعلاقة بين مجالات التركيز ذات الأولوية والتحديات المتعلقة بالسلامة والأمن.

٣-١ كما أحاطت اللجنة علماً بالجهود المستمرة في سياق التحول نحو الإدارة القائمة على النتائج وأعربت عن ترحيبها بعرض منهجية ترتيب الأولويات خلال الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

٤-١ ووافقت اللجنة، نتيجة المناقشة، على التوصية التالية:

التوصية ١-١/١ — تأييد نهج الإيكاو البرنامجي في تخطيط الأعمال والذي بدأ بمجالات التركيز ذات الأولوية في خطة الأعمال للسنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) النظر فيما يخصها من مجالات التركيز ذات الأولوية وبرامج عمل الإيكاو المستقبلية ذات الأولوية عند استعراض استراتيجياتها وخططها التنفيذية، بما في ذلك إطارها التنظيمي؛

(ب) السعي مع المنظمات الدولية، وبمساعدة الصناعة عند الاقتضاء، إلى تقديم الدعم والمساهمات الطوعية (المالية أو العينية) للأنشطة في مجالات التركيز ذات الأولوية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

ج) توسيع نطاق النهج البرنامجي ليشمل أنشطة خطط الأعمال المقبلة، وذلك استناداً إلى الخبرة المكتسبة في مجالات التركيز ذات الأولوية؛

د) العمل، من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، وفقاً للخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية، والخطط الإقليمية لكل منها، على تضمين برامج عملها ومشروعاتها مبادرات تراعي الاتساق مع مجالات التركيز ذات الأولوية في الإيكاو.

٥-١ واستعرضت اللجنة الورقة AN-Conf/14-WP/138 التي قدمتها البرازيل، والتي اقترحت إدماج كل من التنوع الاجتماعي والاقتصادي والشمول في جدول أعمال الإيكاو في مجال الاستدامة، واقترحت أن تدعم السياسات العامة تمويل أنشطة تدريب وتأهيل الأفراد ذوي الدخل المنخفض في مهن الطيران. وأيدت اللجنة الورقة تأييداً واسع النطاق، مع الإشارة إلى أن اللجنة تعالج في المقام الأول الجوانب الفنية للملاحة الجوية والسلامة الجوية، وبالتالي فإن هيئات أخرى في الإيكاو ستكون هي الجهات الأنسب لمناقشة المسائل الاقتصادية.

٦-١ وشددت اللجنة على أهمية اتخاذ الإجراءات المطلوبة لتأمين القوى العاملة في مجال الطيران مستقبلاً وأشارت إلى دور برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران. كما أقرت بأهمية معالجة الموضوعات الأخرى تحت مظلة التنوع والشمول، فضلاً عن الحاجة إلى إرساء سياسات ومبادرات عامة بشأن التدريب. وأحاطت اللجنة علماً بأن العمل جارٍ داخل الإيكاو ووافقت على إحالة المعلومات الواردة في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/138 إلى فريق (أفرقة) الخبراء المعنيين لمواصلة النظر فيها.

البيانات وتبادل البيانات والمعلومات التحليلية

٧-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/57، التي قدمتها هنغاريا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١ والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)^٢ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول) وسنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية، بشأن الحاجة إلى وضع إطار عالمي لإدارة بيانات السلامة الجوية وإدارة المعلومات التحليلية. واستعرضت كذلك ورقة العمل AN-Conf/14-WP/101، التي قدمتها الولايات المتحدة الأمريكية، وشاركت أستراليا في رعايتها، بشأن آلية يمكن من خلالها جعل معلومات السلامة التي تجمعها الدول قابلة للتداول لضمان تبادلها من أجل اتخاذ قرارات مستنيرة تسترشد بالبيانات. وقد أعربت اللجنة في سياق مناقشاتها عن تأييدها القوي لورقتي العمل AN-Conf/14-WP/57 و AN-Conf/14-WP/101 وأشارت إلى الفوائد المحتملة التي قد تتأتى من القدرة على إنتاج معلومات تحليلية عن السلامة الجوية عالمياً، استناداً إلى عملية جمع بيانات ومعلومات متسقة ومتوافقة تتبادلها أطراف متعددة. وأعربت اللجنة أيضاً عن أهمية وجود ضمانات لحماية سلامة البيانات والمعلومات وسريتها وصحتها، فضلاً عن إنشاء إطار

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، التشيك، الدنمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، المجر، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

إداري لتبادل معلومات السلامة العالمية. ومن شأن هذه المقترحات أن تدعم أيضاً المبادرات الإقليمية لتبادل البيانات/المعلومات التي ستسهم بدورها في تبادل البيانات/المعلومات على المستوى العالمي. وأيدت اللجنة مواصلة العمل على إنشاء إطار عالمي لتبادل البيانات والمعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية، بدعم من أفرقة الخبراء المعنيين في الإيكاو والاستفادة من المبادرات الموجودة بالفعل.

عمليات تدقيق مراقبة السلامة

٨-١ تناولت ورقة العمل AN-Conf/14-WP/121، التي قدمتها نيوزيلندا، وشاركت في رعايتها أستراليا وكندا والمملكة المتحدة، ضرورة أن تكون منهجيات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) مراعيةً لتكنولوجيات الطيران والنُهُج التنظيمية الجديدة والناشئة، وأن تكون قادرةً على استيعاب الوسائل البديلة لتحقيق النتائج المتوخاة من القواعد القياسية والتوصيات الدولية. كما أحاطت اللجنة علماً بالعملية التي استخدمها نهج الرصد المستمر (CMA) في إطار البرنامج العالمي لتطوير أدواته ومنهجيته، وهي عملية تأخذ في اعتبارها القواعد والتوصيات القائمة على الأداء. ووافقت اللجنة على إحالة الورقة إلى أفرقة الخبراء الفنيين المعنيين في الإيكاو للنظر فيها بعناية، وذلك في سياق مواصلة تطوير وتحسين منهجيات القواعد والتوصيات القائمة على الأداء، فضلاً عن تطوير نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باتباع أسلوب تدريجي لتعزيز استقرار النهج وموثوقيته، مع مراعاة الدروس المستفادة من عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSPIAs).

تقارير التحقيق في الحوادث

٩-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/73، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، بشأن التحديات التي تواجهها سلطات التحقيق في الحوادث في بعض الدول من حيث سرعة إتمام التحقيقات في الحوادث والوقائع الخطيرة وإصدار تقرير نهائي وفقاً للأحكام الحالية المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وأقرت اللجنة بالمخاطر التي تتعرض لها منظومة الطيران العالمي عندما لا يتم استخلاص الدروس المستفادة من التحقيقات في مجال السلامة. وفي هذا الصدد، أقرت اللجنة بالعمل الجاري الذي تقوم به الإيكاو وسلطات الضوء على الحاجة إلى زيادة مساعدة الدول في بناء القدرات في مجال التحقيق في الحوادث. ومع الإحاطة علماً بالتحديات، أكدت اللجنة من جديد على الحاجة الملحة إلى قيام سلطات التحقيق في الحوادث في الدول بإتمام التحقيقات في الحوادث وتقديم التقارير عنها دون إبطاء.

المرونة في منظومة الملاحة الجوية

١٠-١ في سياق استعراض ورقة العمل AN-Conf/14-WP/75، التفتيح رقم ١، التي قدمها اتحاد النقل الدولي (IATA) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، بدعم من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، لاحظت اللجنة أن حالات تعطل المجال الجوي قد ازدادت في السنوات الأخيرة حيث تظل شركات الطيران تواجه تحديات تؤثر على كفاءة العمليات في المجال الجوي الذي قد يظل غير متاح للطيران المدني لفترات طويلة أحياناً. وأشادت اللجنة بالتدابير

التي اتخذتها الدول والجهات المعنية في الاستجابة لتعطّل المجال الجوي وكذلك جهود فرق التنسيق للطوارئ في إدارة حالات التعطّل والتخفيف من آثارها. وأقرت اللجنة أيضاً بالحاجة إلى مزيد من التوجيهات العالمية بشأن إدارة حالات التعطّل والعودة إلى العمليات المعتادة. وحثت اللجنة الدول على تبادل المعلومات المسبقة المتعلقة بحالات التعطّل وتنفيذ مبادرات تحسين الاستفادة من المجال الجوي، مثل إدارة انسياب الحركة الجوية والاستخدام المرن للمجال الجوي والتعاون العسكري المدني.

١١-١ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات المقدمة من كل من البرازيل (AN-Conf/14-WP/166)، وكندا (AN-Conf/14-WP/198)، وكندا، برعاية مشتركة من أستراليا (AN-Conf/14-WP/108)، والصين (AN-Conf/14-WP/186)، وماليزيا (AN-Conf/14-WP/160)، والولايات المتحدة الأمريكية، برعاية مشتركة من أستراليا (AN-Conf/14-WP/105)، وأوروغواي، نيابةً عن الدول العشرين^٣ الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) (AN-Conf/14-WP/154)، والجمعية الدولية للمحققين في سلامة الطيران (AN-Conf/14-WP/31).

١٢-١ ووافقت اللجنة، نتيجةً للمناقشة، على التوصية التالية:

التوصية ١-٢/١ — المرونة في منظومة الملاحة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) تنفيذ مبادرات تحسين الاستفادة من المجال الجوي والتي تتناولها أحكام الإيكاو، مثل إدارة انسياب الحركة الجوية والاستخدام المرن للمجال الجوي والتعاون المدني العسكري؛

ب) تبادل المعلومات المسبقة المتعلقة بحالات التعطّل المتوقعة؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

ج) العمل، بالتعاون مع الدول والصناعة، على وضع توجيهات عالمية بشأن إدارة طوارئ إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك مرحلة التعافي، وإنشاء أطر إقليمية، لدعم تنفيذ أحكام الملحق الحادي عشر - خدمات الحركة الجوية.

البند ١ من جدول الأعمال: أحدث المعلومات عن خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ والتخطيط الاستراتيجي الطويل الأجل

٢-١: المواءمة الاستراتيجية للخطط العالمية من أجل تحسين الأداء

١٣-١ عرض هذا البند الفرعي من جدول الأعمال العمل الذي جرى الاضطلاع به من أجل المواءمة الاستراتيجية بين الخطط العالمية، مع التركيز بشكل خاص على الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750)، من أجل تحسين الأداء. أما المناقشات بشأن المقترحات المتعلقة بمراجعة محتوى محدد في الخطين فترد في البندين الفرعيين ٢-٣ و ٣-٣ من جدول الأعمال على التوالي.

^٣ الأرجنتين، وأروبا، وبلير، وبوليفيا، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

مواءمة الخطط العالمية

١٤-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/4، التي قدمتها الأمانة العامة، والتي تضمنت مقترحات بشأن توصيات تستند إلى العمل الذي تقوم به فرقة العمل المعنية بالخطط العالمية، وكذلك الإجراءات اللاحقة التي اتخذتها أفرقة الخبراء المعنية، كجزء من تنقيح الخطط العالمية، وهو ما سيُعرض على الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكافو.

١٥-١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/55، التي قدمتها هنغاريا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^٤، والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)^٥ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول) وكندا، وشاركت في رعايتها الإمارات العربية المتحدة ومصر وليبيا؛ وكذلك ورقة العمل AN-Conf/14-WP/147، التي قدمتها جمهورية كوريا.

١٦-١ ووافقت اللجنة على التغييرات المقترحة للمواءمة الاستراتيجية للخطط العالمية، على النحو المبين في ورقة عمل الأمانة العامة. وأعربت اللجنة عن تأييدها لورقة العمل AN-Conf/14-WP/147، مشيرة إلى أهمية جمع البيانات ومعالجتها وتخزينها والإبلاغ بها ووضع خطط لحمايتها. ووافقت، من حيث المبدأ، على ضرورة العمل على وضع إطار أداء مشترك؛ ومراجعة أدوار ومسؤوليات الجهات المعنية الرئيسية في مجال الطيران وفي الإيكافو؛ ومراجعة عملية تطوير الخطط؛ وتحديد النطاقات والأجال الزمنية في كل خطة منها. كما ينبغي النظر في تلك الجوانب عند إعداد الأجزاء المعنية من الإصدار ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية لسلامة الملاحة الجوية والإصدار الثامن من الخطة العالمية للملاحة الجوية.

١٧-١ ووافقت اللجنة على إحالة المقترحات الواردة في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/55 إلى أحد فرق الخبراء القائمة، وكفالة نطاقه وعضويته على النحو المناسب.

١٨-١ وأحاطت اللجنة علماً بالتقدم المحرز حتى الآن واتفقت على ضرورة مواصلة تركيز الجهود لمواءمة الخطط العالمية، حسب الاقتضاء، بما في ذلك الخطة العالمية لأمن الطيران (Doc 10118, GAsEP). وشمل ذلك في المقام الأول: إدراج الابتكار في الخطط العالمية في التوقيت المناسب، وتعزيز نهج استباقي في إدارة السلامة الجوية وأمن الطيران والملاحة الجوية؛ وتحسين قابلية الخطط للتكيف في بيئة سريعة التغير؛ والحاجة إلى مزيد من برامج بناء القدرات والمساعدة لتحسين معالجة التطور المتكامل والقائم على الأداء في مجال النقل الجوي؛ والحاجة إلى ضمان الاتساق في وضع خطط الطيران العالمية والإقليمية؛ وأهمية جمع البيانات المطلوبة وتحليلها لرصد الأداء على الصعيد العالمي. واتفقت اللجنة على ضرورة أن تشجع الإيكافو على اتباع نهج تعاوني أكثر تكاملاً في التصدي لمختلف أنواع مخاطر الطيران، وذلك في طبعة ٢٠٢٩-٢٠٣١ من الخطة العالمية لسلامة الملاحة الجوية والطبعة التاسعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، حسب الاقتضاء.

^٤ النمسا، وبلجيكا، وبلغاريا، وكرواتيا، وقبرص، وتشيكيا، والدنمارك، وإستونيا، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، والمجر، وأيرلندا، وإيطاليا، ولاتفيا، وليتوانيا، ولوكسمبورغ، ومالطة، وهولندا، وبولندا، والبرتغال، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وإسبانيا، والسويد.

^٥ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، ومقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

التوفيق بين اللوائح التنظيمية

١٩-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/114، التي قدمتها كوستاريكا، بشأن مباشرة عملية فعالة للتوفيق بين اللوائح التنظيمية، بما يعكس التغييرات والتطورات في أحدث نماذج الأعمال لدى سلطات الطيران المدني. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الجاري الذي تضطلع به الإيكاو في المجالات التي تغطيها ورقة العمل AN-Conf/14-WP/114، وناقشت باستفاضة مسألة تحديد الجهة التي يمكنها إصدار الشهادات وفقاً لاتفاقية شيكاغو. ووافقت اللجنة على إحالة المقترحات إلى أفرقة الخبراء المناسبة لمواصلة النظر فيها.

٢٠-١ وأحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من كولومبيا (AN-Conf/14-WP/141) و AN-Conf/14-WP/144 و AN-Conf/14-WP/145) وأوروغواي، بتأييد من الدول التسعة عشرة^٦ الأخرى الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) (AN-Conf/14-WP/153)، والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE) واللجنة الفنية اللاسلكية للطيران (RTCA) (AN-Conf/14-WP/197).

٢١-١ ووافقت اللجنة، نتيجة المناقشة، على التوصية (التوصيات) التالية:

التوصية ١-٢/١ — العمل على تحسين المواءمة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) الموافقة، من حيث المبدأ، على إدماج التحديثات التالية في الأجزاء ذات الصلة في الإصدار ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية والإصدار الثامن من الخطة العالمية للملاحة الجوية:

- ١) حذف المؤشرات المكررة من الخطتين المعنيتين، كجزء من العملية الطويلة الأجل لإرساء إطار أداء مشترك لجميع الخطط العالمية، وتضمينها مجموعة شاملة من المؤشرات؛
- ٢) مراجعة أدوار ومسؤوليات الجهات المعنية الرئيسية في صناعة الطيران وفي الإيكاو للتوفيق بين المحتوى وتعزيز التعاون بين الخطط العالمية وأفرقة الخبراء المختصة بها؛
- ٣) مراجعة عملية تطوير الخطط العالمية، بما في ذلك كيفية مساهمة الخطط في برنامج عمل الإيكاو؛
- ٤) تحديد نطاق كل خطة (أي أنواع العمليات التي تتضمنها) والآجال الزمنية (أي التواريخ النهائية المستهدفة) في كل خطة عالمية؛

^٦ الأرجنتين، وأروبا، وبليز، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

(ب) الاتفاق على النظر في مواصلة دراسة تطبيق نهج تعاوني أكثر تكاملاً للتصدي لمختلف أنواع مخاطر الطيران، وذلك في النسخة ٢٠٢٩-٢٠٣١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، والطبعة التاسعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، حسب الاقتضاء؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ج) مراعاة الإسهامات المقدمة من المؤتمر فيما يتعلق بمقترحات تعزيز المواءمة بين الخطط العالمية لإدراجها لاحقاً في الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.

البند ١ من جدول الأعمال: أحدث المعلومات عن خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ والتخطيط الاستراتيجي الطويل الأجل

٣-١: تطوّر اللجنة الفنية المنبثقة عن الجمعية العمومية للإيكاو

٢٢-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/5، التي قدمتها الأمانة العامة، بشأن الحاجة إلى مواصلة عملية الانتقال التي بدأها مجلس الإيكاو، بناء على طلب الجمعية العمومية للإيكاو خلال دوراتها السابقة، لزيادة كفاءة الجمعية وفعاليتها.

٢٣-١ وأيدت اللجنة التوصية وأقرتها على نطاق واسع، مع التأكيد مجدداً على سيادة الجمعية العمومية، والتشديد على ضرورة ضمان تكافؤ الفرص للدول من حيث المساهمة في المناقشة بشأن العمل الفني الذي تضطلع به المنظمة. وأقرت اللجنة بأن الفرصة لم تُتَّح لجميع الدول للمشاركة في أعمال الأفرقة، ولأحظت أنه ينبغي عدم استبعاد هذا العمل من مناقشات اللجنة الفنية التابعة للجمعية. وأيدت اللجنة ضرورة أن يكون للجنة الفنية جدول أعمال مركز وعملية مبسطة، ووافقت على ضرورة أن يتم ذلك مع مراعاة السياق الأوسع للجمعية العمومية. واتفقت اللجنة على ضرورة تحسين التواصل مع الدول والمنظمات الدولية لضمان التحضير بشكل أفضل. وأحاطت اللجنة علماً بفائدة الدروس المستفادة من المؤتمر الحالي، لا سيما فيما يتعلق بالوقت المستغرق في تقديم ورقات العمل وتصنيفها على النحو المناسب. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للجنة الفنية ألا تعيد النظر في المسائل التي نوقشت في اجتماعات الشعب ولا المسائل التي تندرج ضمن اختصاصات المجموعات الإقليمية.

٢٤-١ ووافقت اللجنة، نتيجة المناقشة، على التوصية التالية:

التوصية ١/٣-١ — تطوّر اللجنة الفنية التابعة للجمعية العمومية للإيكاو

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) إعداد مشاركتها، بما في ذلك تقديم ورقات عمل للجنة الفنية من أجل الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية، تركز على المسائل التي تندرج في النطاق الموصى به، والذي يشمل بنوداً تتعلق بالخطة العالمية للسلامة الجوية، والخطة العالمية للملاحة الجوية، والقرارات الجديدة للجمعية العمومية والتعديلات على القرارات الحالية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

- ب) إعداد مشروع جدول أعمال اللجنة الفنية في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية، بهدف تعزيز كفاءة الجمعية من خلال التركيز على المسائل الواقعة ضمن النطاق الموصى به والنظر في الدروس المستفادة من اللجنة الفنية في الدورة الحادية والأربعين للجمعية؛
- ج) دراسة خيارات تطوير اللجان الفنية في المستقبل مع مراعاة سيادة الجمعية العمومية والحاجة إلى ضمان تكافؤ الفرص بين الدول لتمكينها من المساهمة في العمل الفني للإيكاو؛
- د) وضع خيارات لتطوير اللجنة الفنية في السياق الأوسع لكفاءة الجمعية العمومية وفعاليتها؛
- هـ) النظر في تقديم ورقة عمل إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو تتناول خيارات تطوير اللجان الفنية في المستقبل.

— انتهى —