AN-Conf/14-WP/207
29/8/24

المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

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

مشروع تقرير اللجنة عن البند
رقم (٢) من جدول الأعمال

مشروع التقرير المرفق عن البند رقم (٢) من جدول الأعمال مقّدم لكي تقره اللجنة من أجل عرضه على الجلسة العامة.

البند ٢ من جدول الأعمال: استخدام التكنولوجيات الجديدة في التوقيت المناسب وبما يضمن السلامة

٢-١: تكنولوجيات الطائرات الآخذة في التطور ومساهمتها في بلوغ الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل

٢-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/6، التي قدمتها الأمانة العامة، بشأن مستقبل المطارات لاستيعاب تكنولوجيات الطائرات الجديدة. وأحاطت اللجنة علما بأن إدخال تكنولوجيات الطائرات الجديدة قد يكون له تأثير في مختلف جوانب تخصصات الطيران، ومن بينها توافق المطارات الذي يُعد عنصراً أساسياً. وسيكون لتكنولوجيات الطائرات الجديدة، مثل الطائرات التي تعمل بالهيدروجين والطائرات الكهربائية والطائرات التي تعمل بمحركات هجينة وأبعاد الطائرات المعدلة، تأثير كبير في البنية الأساسية للمطارات والإجراءات التشغيلية، بما في ذلك تلك الخاصة بعمليات الإنقاذ وإطفاء الحرائق والمناولة الأرضية في المطارات. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو والدول وأوساط القطاع العمل معاً على التخطيط لإدخال هذه التكنولوجيات الجديدة في المطارات على نحو آمن وفي التوقيت المناسب بغرض المساعدة على تحقيق هدف الإيكاو الطموح العالمي الطويل الأجل.

عمليات طائرات الإقلاع والهبوط العموديين الكهربائية والطائرات الهجينة

٢-٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/148، المقدمة من جمهورية كوريا، وورقة العمل AN Conf/14-WP/37، المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، فيما يتعلق بالتنقّل الجوي المتقدم وإدخال وتشغيل الطائرات الكهربائية والطائرات الهجينة.

٢-٣ وأيدت اللجنة عموما أهمية القواعد القياسية والمواد الإرشادية لضمان الإدخال الآمن للتكنولوجيات الجديدة مثل الطائرات التي تعمل بمحركات كهربائية والطائرات الهجينة، واعترفت بتجارب الدول في تنفيذ هذه التكنولوجيات إقرارا بأهميتها لمواصلة هذا العمل. وقد أُخطرت اللجنة بأن برنامج عمل الإيكاو يتضمن بالفعل بعض العناصر لوضع قواعد قياسية لإدماج الطائرات الكهربائية والطائرات الهجينة في الطائرات التقليدية. بيد أنها وافقت على أن تقييم برنامج العمل سيساعد على تحديد العناصر الإضافية التي يلزم النظر فيها لتلبية الاحتياجات التي تنفرد بها الطائرات الكهربائية والطائرات الهجينة. كما اتفقت على تقديم المواد ذات الصلة من ورقات العمل إلى فريق (أفرقة) الخبراء المختصين الذين يعملون على وضع إرشادات التنفيذ المبكر لعمليات الطائرات الكهربائية والطائرات الهجينة، بما في ذلك أي اعتبارات تتعلق بإدارة الحركة الجوية.

٢-٤ واتفقت اللجنة على أهمية استخدام الدول للبيئة الاختبارية الخاضعة للرقابة في جمع وتحليل البيانات الحقيقية لدعم عملية إعداد أطر تنظيمية قوية، حسب الاقتضاء. كما أيدت اللجنة وضع وتنفيذ برامج للتوعية والمشاركة العامة فيما يتعلق بالتنقّل الجوي المتقدم مراعاة لاعتبارات القبول الاجتماعي.

مساهمات قطاع الطيران نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل

٢-٥ قدمت ورقة العمل AN-Conf/14-WP/32، التي قدمتها إيران (جمهورية – الإسلامية)، استعراضا للتكنولوجيات التي يمكن الاستفادة منها لدعم تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل، وسلّطت الضوء على ضرورة التعاون الفعال لجني أقصى قدر من الفوائد المحتملة لهذه التكنولوجيات الجديدة. بينما سلطت ورقة العمل AN-Conf/14-WP/90، التي قدمتها اليابان، الضوء كذلك على ضرورة تحقيق أقصى قدر ممكن من التقدم صوب خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن قطاع الطيران باستخدام الجديد من التكنولوجيات والعمليات وأنواع الوقود. وأحاطت اللجنة علماً بأهمية تبادل الخبرات، والتعاون

من أجل دعم الإدماج الآمن وفي التوقيت المناسب لتكنولوجيات الطائرات الجديدة التي تسهم في بلوغ الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل، ووضع القواعد القياسية، حسب الاقتضاء، ومواءمة العمليات بما يلبي يتوافق مع تأثير تغير المناخ العالمي.

٦-٢ وأوجزت ورقة العمل AN-Conf/14-WP/53، التي قدمها المجلس الدولي للمطارات وشاركت اليابان في رعايتها، التحديات القائمة بسبب تغير المناخ، والتي يمكن أن تؤثر في عمليات المطارات والطيران. وأيدت اللجنة ضرورة إدراج هذه الاعتبارات في وضع أحكام الإيكاو، ولكنها نبهت إلى ضرورة النظر بعناية في الإجراءات التي تُطبق بأثر رجعي فيما يخص متطلبات الطائرات الحالية والبنى الأساسية القائمة للمطارات. وأحاطت اللجنة علماً بالجهود الجارية التي تبذلها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) فيما يتعلق بمواضيع تقييم مخاطر المناخ والتكيف معها وتعزيز القدرة على الصمود في مواجهتها، كما أحاطت علماً بأنه قد جرى بالفعل وضع إرشادات بشأن هذا الموضوع لمساعدة الدول ومنظمات الطيران، بما في ذلك المطارات، على التكيف مع مخاطر تغير المناخ وبناء القدرة على الصمود في مواجهتها.

٧-٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/52، المقدمة من فريق عمل النقل الجوي (ATAG) والمجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي لطيران رجال الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحاد صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، التي قدمت لمحة عامة عن جهود قطاع الطيران للوفاء بالهدف الطموح العالمي الطويل الأجل. ورحبت اللجنة بالتقرير المقدم فيما يتعلق بالإجراءات المتخذة والمعلومات ذات الصلة، وأعربت عن تأييدها لمزيد من التعاون في هذا المجال. كما أُعرب عن استمرار الدعم لوضع خارطة طريق للتوحيد القياسي.

٨-٢ وأُحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من الصين (AN-Conf/14-WP/180 وAN-Conf/14-WP/185)، ومن اليابان (AN-Conf/14-WP/95)، ومن الإمارات العربية المتحدة (AN-Conf/14-WP/123)، ومن المجلس التنسيقي الدولي لاتحاد صناعات الطيران والفضاء (AN-Conf/14-WP/22، وAN-Conf/14-WP/23، وAN-Conf/14-WP/24، وAN-Conf/14-WP/28)، والمجلس الدولي للمطارات والمجلس التنسيقي الدولي لاتحاد صناعات الطيران والفضاء (AN-Conf/14-WP/25)، واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران رجال الأعمال (AN-Conf/14-WP/79).

٩-٢ وفي ضوء المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ٢-١/١ - تكنولوجيات الطائرات الآخذة في التطور ومساهمتها في بلوغ الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) العمل مع أوساط الطيران على تقييم مدى توافق البنية الأساسية الموجود بالفعل في المطارات والإجراءات التشغيلية الحالية مع تكنولوجيات الطائرات الجديدة القادمة، وتحديد التغييرات المطلوبة لتحقيق الاستيعاب الكامل؛

ب) القيام، بالتعاون مع أوساط الطيران والأوساط الأكاديمية، بجمع وتبادل المعلومات والتجارب مع الإيكاو بشأن التأثير المحتمل لتكنولوجيات الطائرات الجديدة في منظومة الطيران العالمي، بما في ذلك البنية الأساسية للمطارات، والبنية الأساسية الجديدة للطاقة، وأداء الطائرات وخصائصها، وعمليات الطيران؛

ج) الشروع في التخطيط للبنية الأساسية للمطارات والتغييرات التشغيلية، حسب الاقتضاء، من أجل إدخال تكنولوجيات الطائرات الجديدة مع مراعاة الآثار المحتملة لتغير المناخ؛

د) استخدام البيئة الاختبارية الخاضعة للرقابة، حسب الاقتضاء، لتسهيل جمع وتحليل البيانات الحقيقية لدعم عملية إعداد أطر تنظيمية قوية تتماشى مع إرشادات الإيكاو؛

هـ) وضع برامج شاملة للتوعية والمشاركة العامة فيما يتعلق بفوائد التكنولوجيات الجديدة والناشئة مثل الطائرات التي تعمل بالطاقة الكهربائية، وتوافقها مع متطلبات السلامة ومزاياها البيئية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

و) العمل مع الدول أوساط الطيران على تحليل الأحكام العالمية وتحديدها والتخطيط لها، حسب الاقتضاء، لتسهيل الاستيعاب الآمن وفي التوقيت المناسب لتكنولوجيات الطائرات الجديدة في المطارات؛

ز) عند وضع الأحكام المتعلقة بعمليات المطارات والبنية الأساسية، يتعين، حسب الاقتضاء، مراعاة تأثير تغير المناخ في منظومة الطيران.

البند ٢ من جدول الأعمال: استخدام التكنولوجيات الجديدة في التوقيت المناسب وبما يضمن السلامة

٢-٢: معالجة مخاطر السلامة المرتبطة بالتكنولوجيات الآخذة في التطور

٢-١٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/7، التي قدمتها الأمانة العامة، والتي سلطت الضوء على تأثير تكنولوجيات ومفاهيم الطيران الجديدة والناشئة في منظومة الطيران. وأيدت اللجنة أهمية التعاون بين أوساط الطيران لتسهيل الإدخال الآمن لهذه التكنولوجيات الجديدة في القواعد القياسية والتوصيات الدولية القائمة، واقترحت استحداث طرق أفضل للتعامل مع المبتكرين في مجال الطيران. كما اقترحت إدماج التكنولوجيات والمفاهيم الجديدة والآخذة في التطور التي بلغت مرحلة النضج والتي يمكن تطبيقها عالمياً، مع إجراء الحد الأدنى من التغييرات في المتطلبات الحالية الراسخة. كما اتفقت اللجنة على أنه من أجل دعم تكنولوجيات ومفاهيم الطيران الآخذة في التطور بمجرد تطويرها، ينبغي النظر في وضع منهجيات جديدة لإدارة مخاطر السلامة، تستند إلى التفكير المنهجي.

التداخل مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

٢-١١ لدى النظر في آثار تداخل الموجات اللاسلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، استعرضت اللجنة ورقات العمل التالية: AN-Conf/14-WP/63، المقدمة من هنغاريا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه[١]، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)[٢] ، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ وورقة العمل AN-Conf/14-WP/151، المقدمة من جمهورية كوريا؛ وورقة العمل AN-Conf/14-WP/118، المقدمة من سنغافورة وشاركت في رعايتها تايلند والفلبين وفييت نام وماليزيا واليابان ومؤسسة السلامة الجوية؛ وورقة العمل AN-Conf/14-WP/76، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران رجال الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لاتحاد صناعات

[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.

الطيران والفضـــاء والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية، والاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية.

٢-١٢ وأعربت اللجنة عن بالغ قلقها إزاء التزايد الأخير في حالات التداخل الضـــار مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، والخطر الذي يشكله ذلك على الطيران المدني، والتأثير الحرج لذلك على العمليات العالمية، ولا سيما في المناطق المحيطة بمناطق النزاع. وذكّرت اللجنة بضرورة أن تتقيد الدول بدستور الاتحاد الدولي للاتصالات واتفاقيته ولوائح الراديو الصـــادرة عن الاتحاد الدولي للاتصـــالات من أجل الحد من احتمال حدوث مثل هذا التداخل، حيثما أمكن، وإخطار ســـلطات الطيران والهيئات التنظيمية ومقدمي خدمات الملاحة الجوية بأي نشـــاط متعمد لإحداث تداخل مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٢-١٣ كما أوصت اللجنة بأن تضع الدول إجراءات وقوعد بيانات إقليمية للإبلاغ عن أي تداخل لإشارات لاسلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وذلك من خلال الأفرقة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، مستفيدة من المواد الإرشادية الموجودة الواردة في "دليل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (Doc 9849).

٢-١٤ وأُبلغت اللجنة بأن العمل جار داخل الإيكاو على وضـــع مفهوم لعمليات وظائف معدات الجيل القادم للتمكين من القيام على متن الطائرة بالكشف عن أي تداخل لإشارات لاسلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وتوفير وصلة بيانات عن الوضع من الطائرة إلى وحدات مراقبة الحركة الجوية. وعلاوة على ذلك، فقد دعت اللجنة الدول إلى النظر في نشر آليات للرصد والإبلاغ فيما يتعلق بأحداث تداخل إشارات لاسلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الجاري على وضع تحديث ذي صلة بموضوع حزم التحسينات في منظومة الطيران فيما يتعلق بنظم الملاحة في إطار الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٢-١٥ وطلبت اللجنة إلى الإيكاو أن تعد مواد إرشادية لتسهيل الإخطار بالتداخل الضار مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية من جانب السلطات العسكرية في الطيران المدني، ووضع رموز إضافية من أجل إعلانات الطيارين بشأن أحداث تداخل إشارات لاسلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٢-١٦ وبالنظر إلى تأثير تداخل الإشـارات اللاسـلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصـناعية في الطائرات أثناء الطيران، فقد وافقت اللجنة على الاقتراح الداعي إلى أن تعمل الدول مع صـانعي الطائرات وصـانعي إلكترونيات الطيران على توفير مزيد من الإرشادات للحفاظ على سلامة عمليات الطائرات وكفاءتها في حال حدوث عطل بسبب تداخل إشارات لاسـلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصـناعية. كما اتفقت على النظر في كيفية جعل نظم الطائرات أكثر قدرة على الصمود أمام حالات التداخل تلك، وضمان استئناف القدرة الملاحية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في أسرع وقت ممكن.

٢-١٧ وأقرت اللجنة بأهمية التزام الدول بالتقيّد بدستور الاتحاد الدولي للاتصالات واتفاقيته ولوائح الراديو، ولا سيما حيثما يمكن أن يؤثر التداخل على المجال الجوي في الدول المجاورة أو فوق أعالي البحار.

البنية الأساسية للملاحة والتخطيط للطوارئ

٢-١٨ ناقشت اللجنة أيضاً مسألة تحسين البنية الأساسية الحالية للملاحة والحاجة إلى التخطيط للطوارئ، لا سيما فيما يتعلق بحالات انقطاع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS). وقد استرشدت المناقشة بورقات العمل التالية: AN-Conf/14-WP/120، التي قدمتها الكاميرون؛ وAN-Conf/14-WP/61، التي قدمتها هنغاريا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي

ودوله الأعضاء[١] والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)[٢] والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول) وسنغافورة؛ وAN-Conf/14-WP/78، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوي (IFATSEA) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC).

٢-١٩ واتفقت اللجنة على أهمية الاحتفاظ بشبكة كافية من المساعدات الملاحية التقليدية، تدعمها المنارة اللاسلكية متعددة الاتجاهات التي تعمل على الترددات العالية جداً، ومعدات قياس المسافات، ومرافق نظام الهبوط الآلي، بقصد كفالة السلامة التشغيلية وضمان سعة كافية في المجال الجوي خلال الأوقات التي يحدث فيها تداخل على إشارات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وبالنظر إلى الحاجة إلى التخلص التدريجي من أنظمة الملاحة القديمة، اتفقت اللجنة على أن استبعاد مثل هذه الأنظمة ينبغي أن يراعي الحاجة إلى التخفيف الفعّال من تداخل الترددات اللاسلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وأن قوائم الحد الأدنى من معدات الطائرات يجب أن يتم تحديثها لاستيعاب هذا المتطلب.

٢-٢٠ وأُبلغت اللجنة بأنه يجري العمل في الإيكاو على وضع مجموعة أدوات للتنفيذ (أي مجموعة أدوات من أجل التخفيف من تداخل الترددات اللاسلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية) لمساعدة الدول في إدارة حوادث تداخل الترددات اللاسلكية من هذا القبيل وضمان استمرار تقديم خدمات الملاحة الجوية بشكل آمن ومنتظم خلال حالات التعطل الناجمة عن مثل هذا التداخل.

٢-٢١ وطلبت اللجنة من الإيكاو مواصلة أنشطة التوعية بشأن تداخل الترددات اللاسلكية مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وأحاطت علماً بحلقات العمل الإقليمية المزمع عقدها.

تقنيات نُظُم الطائرات غير المأهولة

٢-٢٢ استعرضت اللجنة ورقات العمل التالية: AN-Conf/14-WP/83، التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن ٥٤ دولةً عضواً فيها[٣]؛ وAN-Conf/14-WP/67 والتصويب رقم ١، التي قدمتها الصين؛ وAN-Conf/14-WP/140، التي قدمتها كولومبيا؛ وAN-Conf/14-WP/130، التي قدمتها المملكة العربية السعودية، والتي ناقشت عمليات نُظُم الطائرات غير المأهولة (UAS) وإدارة حركة الطائرات غير المأهولة (UTM). وفي حين أحاطت اللجنة علماً بأن العمل يجري في هذه المجالات كجزء من عملية تقييم منظومة التنقل الجوي المتقدم (AAM) وتحليل الثغرات في العمل الذي ستقوم به الإيكاو، أعربت اللجنة عن تأييدها للنهج الذي تتبعه المنظمة والقيادة القوية التي تضطلع بها الإيكاو، ولكنها حذرت من الإقدام على وضع الأحكام في وقت سابق لأوانه. ووافقت اللجنة على إحالة محتوى ورقات العمل هذه إلى فريق (فرق) الخبراء المناسبة لمواصلة النظر فيهما، مع مراعاة نتائج مناقشات اللجنة.

---

[٣] الجزائر، أنغولا، بنين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، كابو فيردي، الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إسواتيني، إثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا بيساو، كينيا, ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، السودان، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زمبابوي.

٢-٢٣ وعند النظر في استيعاب نُظُم الطائرات غير المأهولة في منظومة الملاحة الجوية، أحاطت اللجنة علماً بالعمل الجاري فيما يتعلق بالتدريب على نُظُم الطائرات غير المأهولة وبناء القدرات وتحسين المهارات، وإعداد المواد الإرشادية التي تعالج حركة الطائرات غير المأهولة. وجرى الاتفاق على إحالة ورقات العمل إلى فريق (فرق) الخبراء المناسبة للنظر فيها. وأيّدت اللجنة فكرة إنشاء أُطُر تنظيمية إقليمية منسقة وأنظمة قابلة للتشغيل البيني لضمان الاستيعاب الفعّال لنُظُم الطائرات غير المأهولة، فضلاً عن تطبيق نهج المجال الجوي المتكامل إزاء نُظُم الطائرات غير المأهولة، عند الاقتضاء.

٢-٢٤ وفيما يتعلق بالحاجة إلى توجيهات إضافية بشأن استخدام نُظُم الطائرات غير المأهولة في أنشطة التفتيش لأغراض الطيران، أحاطت اللجنة علماً بالعمل الجاري وباقتراح إدراج أنشطة تفتيش المطارات الأخرى. ووافقت اللجنة على تقديم محتويات ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة للنظر فيها.

٢-٢٥ وعلاوة على ذلك، ذكّرت اللجنة بقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢: "صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات" والذي يوجّه مجلس الإيكاو إلى الاستفادة، إلى الحد الأقصى المستطاع ورهناً بكفاية عملية التحقق والمصادقة، من أعمال المنظمات الأخرى المعترف بها في مجال وضع القواعد القياسية. وبناءً على ذلك، قد يكون من الأفضل أن تعالج مثل هذه المنظمات مقترحات وضع القواعد الفنية، الواردة في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/140.

طائرات الإقلاع والهبوط العمودي الكهربائية وتقنيات التنقل الجوي المتقدم

٢-٢٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/137، التي قدمتها البرازيل، والتي ناقشت ترخيص طائرات الإقلاع والهبوط العمودي الكهربائية، وورقة العمل AN-Conf/14-WP/92، التي قدمتها اليابان، والتي ناقشت الاعتبارات الأوسع نطاقاً المتعلقة بالطائرات من هذا النوع، وورقة العمل AN-Conf/14-WP/146، التي قدمتها جمهورية كوريا، والتي تناولت اعتبارات السلامة المتعلقة بتقنيات التنقل الجوي المتقدم. وأُشير إلى أن العمل المتعلق بالتنقل الجوي المتقدم كان قد انبثق عن الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو بهدف تقييم منظومة التنقل الجوي المتقدم بالكامل وإجراء تحليل للثغرات. وأيدت اللجنة وضع قواعد قياسية وتوصيات دولية بشأن طائرات الإقلاع والهبوط العمودي الكهربائية، وهو عمل ينبغي عدم مباشرته إلا بعد الانتهاء من التقييم.

٢-٢٧ وأعربت اللجنة عن تأييدها للنهج الذي اتبعته الإيكاو في معالجة مسألة التنقل الجوي المتقدم ووافقت عليه وعلى أهمية اتباع نهج عالمي وشامل بشأن التنقل الجوي المتقدم. كما أقرت بأهمية أن تقوم الدول والإيكاو برصد الأنشطة الجارية المتعلقة بالتنقل الجوي المتقدم، بما في ذلك طائرات الإقلاع والهبوط العمودي الكهربائية، وضرورة تبادل المعلومات والتحديات وأفضل الممارسات.

٢-٢٨ واتفقت اللجنة أيضاً على الحاجة إلى تقديم إرشادات بشأن تحديد المخاطر وإدارة مخاطر السلامة المتعلقة بالقضايا الناشئة لتنفيذ عمليات مثل هذه الطائرات بشكل آمن وتنفيذ غيرها من الأنشطة المتعلقة بالتنقل الجوي المتقدم.

التقنيات الجديدة والناشئة الأخرى

٢-٢٩ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/56 التي قدمتها هنغاريا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء[٤] والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)[٥] والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول) وكندا والولايات المتحدة الأمريكية، بشأن إدارة مخاطر الطيران المتفاعلة مع بعضها البعض. وأعربت اللجنة عن تأييدها، مشيرةً إلى أن العمل في هذا المجال سيبدأ قريباً في الإيكاو. كما اتفقت اللجنة على إحالة محتويات ورقة العمل إلى فريق (فرق) الخبراء المناسبة لإثراء عملها.

٢-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/65، التي قدمتها الصين، وأحاطت علماً بالتحديات المرتبطة بتشييد المطارات على ارتفاعات عالية مثل اختيار الموقع وعناصر التصميم. ووافقت اللجنة على إحالة ورقة العمل إلى فريق (فرق) الخبراء المناسبة للنظر فيها.

٢-٣١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/66، التي قدمتها الصين، والتي ناقشت كفاءة الاتصالات التي تتم عبر الهاتف اللاسلكي في الحالات غير الروتينية (الطارئة). وذكّرت اللجنة بأن متطلبات الكفاءة اللغوية الواردة في الملحق الأول – إجازة العاملين، تنطبق على استخدام كل من التعابير الاصطلاحية واللغة العادية. كما أشارت اللجنة إلى أن المجلد الثاني — إجراءات الاتصالات، بما فيها الإجراءات من فئة خدمات إجراءات الملاحة الجوية، من الملحق العاشر – اتصالات الطيران، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية – إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM، Doc 4444) تتضمن أحكاماً تتعلق بالتعابير الاصطلاحية. وبعد أن أحاطت اللجنة علماً بأن أساليب التدريب القائمة على السيناريوهات يمكن أن تعود بالنفع على أوساط الطيران، وافقت اللجنة على إحالة العمل بشأن هذه المسألة إلى فريق (فرق) الخبراء المختصين لمواصلة النظر فيها.

٢-٣٢ ونظرت اللجنة في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/86، التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن ٥٤ دولةً عضواً فيها[٦]، حيث اطلعت على التحديات وأقرّت باتفاق التعاون الناجح الذي أبرمته الدول الأعضاء في أفكاك بشأن تنفيذ نُظُم تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية.

٢-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/106، التي قدمتها كندا وشاركت في رعايتها أستراليا والبرازيل واليابان ونيوزيلندا والمملكة المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي، بشأن موضوع الحد الأعلى لسن الطيارين. وأقرّت اللجنة بالعمل الجاري، وشددت على الحاجة إلى مسوّغات قوية من حيث السلامة مدعومة بالبيانات العلمية، ووافقت على

---

[٤] 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.

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

[٦] الجزائر، أنغولا، بنين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، كابو فيردي، الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إسواتيني، إثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا بيساو، كينيا, ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، السودان، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زمبابوي.

إحالة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/106 إلى فريق (فرق) الخبراء المختصين. وبالإضافة إلى ذلك، حثت اللجنة الدول على الرد على الاستبيان الذي أُرسل إليها مؤخراً (كتاب المنظمة إلى الدول AN 5/16.1-24/77).

٢-٣٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/116، التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل، والتي أكدت على أن أي تغييرات يُحتمل إدخالها على الملحق الأول – إجازة العاملين للتمكين من إجازة مراقبي الحركة الجوية (ATCO) اعتماداً على الأنظمة يجب أن يحافظ على السلامة الجوية أو يحسّنها. وأيّدت اللجنة على نطاق واسع إمكانية إجازة مراقبي الحركة الجوية على أساس الأنظمة ولكنها أشارت إلى ضرورة اتباع نهج دقيق ومتوازن لضمان عدم وجود آثار سلبية على السلامة نتيجة تطبيق هذا النهج. وأُبلغت اللجنة بأن موضوع إجازة مراقبي الحركة الجوية مدرج في برنامج العمل ووافقت على إحالة ورقة العمل إلى فريق (فرق) الخبراء المختصين لمواصلة النظر فيها. ولاحظت اللجنة كذلك أنه ينبغي أيضاً أن ينظر فريق (فرق) الخبراء المختصين في الحد الأدنى والحد الأقصى لسن مراقبي الحركة الجوية.

٢-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/150، التي قدمتها جمهورية كوريا ووافقت على ضرورة معالجة التحديات المرتبطة بالإضاءة الخطرة في محيط المطارات. كما اتفقت على الحاجة إلى وضع استراتيجيات لتقييم وإدارة الإضاءة الخطرة في بيئات المطارات المتطورة لتعزيز سلامة الطيران واستدامته.

٢-٣٦ وأحاطت اللجنة علماً بورقات معلومات المقدمة من البرازيل (AN-Conf/14-WP/167)، وفرنسا ووكالة الفضاء الأوروبية (ESA) (AN-Conf/14-WP/196)، وألمانيا (AN-Conf/14-WP/16)، وهنغاريا (AN-Conf/14-WP/59)، واليابان، وبرعاية مشتركة من الفلبين وتايلند والمجلس الدولي للمطارات (AN-Conf/14-WP/99)، وماليزيا (AN-Conf/14-WP/161)، وإسبانيا (AN-Conf/14-WP/162 وAN-Conf/14-WP/163)، والإمارات العربية المتحدة (AN-Conf/14-WP/36 وAN-Conf/14-WP/122 وAN-Conf/14-WP/168 وAN-Conf/14-WP/170)، والولايات المتحدة الأمريكية وشاركت في رعايتها أستراليا (AN-Conf/14-WP/102)، والولايات المتحدة (AN-Conf/14-WP/201)، ومؤسسة سلامة الطيران (AN-Conf/14-WP/164)، و والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) (AN-Conf/14-WP/26)، والاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوي (IFATSEA) (AN-Conf/14-WP/172).

٢-٣٧ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصيات التالية:

التوصية ٢-١/٢ – معالجة مخاطر السلامة المتعلقة بالتكنولوجيات والمفاهيم الجديدة والمتطورة في مجال الطيران

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) أن تعزز تبادل المعلومات والاطلاع على التحديات والنُهُج التنظيمية وأفضل الممارسات مع مجموعات خبراء الإيكاو والندوات والمؤتمرات التي تنظمها الإيكاو بشأن استيعاب التكنولوجيات والمفاهيم الجديدة والمتطورة في مجال الطيران على نحو يحقق السلامة؛

ب) أن تدرك مع أوساط الصناعة ضرورة أن تمتثل الطائرات الجديدة والمتطورة للأحكام الحالية لضمان سلامة الملاحة الجوية الدولية، وذلك بتحديد وتنفيذ التدابير اللازمة لتيسير إدراج التكنولوجيات والمفاهيم الجديدة والمتطورة في مجال الطيران في الوقت المناسب وعلى نحو يحقق السلامة؛

ج) أن تشارك، بالتنسيق مع قطاع الصناعة، في الجهود الجماعية لمواجهة التحديات الناشئة عن الإضاءة الخطرة في محيط المطارات، ووضع وتنفيذ استراتيجيات لتقييم المخاطر المرتبطة بها والتخفيف من حدتها؛

د) أن تقوم، من خلال الآليات الإقليمية المناسبة، بوضع أطر تنظيمية إقليمية منسقة وأنظمة قابلة للتشغيل البيني، لضمان الاستيعاب الفعال لأنظمة الطائرات غير المأهولة، عند الاقتضاء؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

هـ) أن تعمل، بالتعاون مع الدول والصناعة، على تحديد كيفية التعامل بشكل أفضل مع المبتكرين في مجال الطيران من أجل الاستفادة من مجموعة واسعة من الخبرات والدراية في معالجة استيعاب التكنولوجيات والمفاهيم الجديدة والمتطورة في مجال الطيران على نحو يحقق السلامة؛

و) أن تدعم إدراج التكنولوجيات والمفاهيم الناضجة التي تحظى بالاهتمام العالمي من خلال وضع القواعد والتوصيات الدولية عند الضرورة، مع توخي أن تكون التغييرات اللازم إدخالها على الأحكام الحالية عند حدها الأدنى لتسهيل عملية إدراجها على الصعيد العالمي؛

ز) أن تضع إرشادات لدعم الدول في تحديد الأخطار وإدارة مخاطر السلامة المتعلقة بالمسائل الناشئة من أجل تنفيذ التنقل الجوي المتقدم على نحو يحقق السلامة، بما في ذلك عمليات الطائرات الكهربائية عمودية الإقلاع والهبوط؛

ح) أن تنظر في الكيفية التي يمكن بها استخدام منهجيات وأدوات تحديد الأخطار وتقييم المخاطر على أساس التفكير القائم على النظم لزيادة دعم إدارة مخاطر السلامة ومعالجة التفاعل بين أنواع المخاطر المتنوعة التي تواجهها مختلف المجالات من خلال إشراك مجموعات الخبراء المناسبة في الإيكاو (السلامة، والأمن، والتسهيلات، والبيئة، والاقتصاد، إلخ)؛

ط) أن تضع إرشادات لإدارة المخاطر المرتبطة بالأضواء الخطرة في بيئات المطارات.

التوصية ٢-٢/٢- معالجة التداخل مع إشارات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والتخطيط للطوارئ

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) أن تضمن تنفيذ تدابير فعالة للتخفيف من التداخل مع الترددات اللاسلكية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، استناداً إلى التدابير التي وضعتها الإيكاو وأوساط الصناعة، بما في ذلك الحاجة إلى الحفاظ على شبكة كافية من المساعدات الملاحية التقليدية لضمان السلامة التشغيلية وكذلك سعة كافية للمجال الجوي خلال أوقات التداخل مع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛

ب) أن تقوم، من خلال آلية المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، بوضع آليات إقليمية أو عالمية للإبلاغ بشأن النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، على النحو المبين في دليل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) (الوثيقة Doc 9849)؛

ج) أن تعمل مع أوساط الصناعة على تقديم إرشادات حول الكشف عن التشويش أو الانتحال في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والحفاظ على التشغيل الفعال الذي يحقق السلامة للطائرات في حالة وجود اختلالات في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

د) أن تضع مجموعة موحدة من أدوات التنفيذ لمساعدة الدول وتوجيهها في تنفيذ تدابير فعالة للتخفيف من التداخل في الترددات اللاسلكية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك تحسين وترشيد المساعدات الملاحية التقليدية، بما يتناسب مع ظروفها المحلية، لضمان الاستمرارية في تقديم خدمات الملاحة الجوية؛

هـ) أن تضع توجيهات بشأن التنسيق المدني–العسكري فيما يتعلق بالتداخل الضار مع النظام العالمي (الأنظمة العالمية) للملاحة بالأقمار الصناعية الذي تنشئه أو تكتشفه السلطات العسكرية؛

و) أن تستعرض قوائم الحد الأدنى من معدات الطائرات لضمان التوافق مع الحد الأدنى من الشبكات التشغيلية الدنيا التي تنفذها الدول.

البند ٢ من جدول الأعمال: استخدام التكنولوجيات الجديدة في التوقيت المناسب وبما يضمن السلامة

٢–٣: طبعة ٢٠٢٦–٢٠٢٨ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP)

٢–٣٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/8، التي قدمتها الأمانة العامة، والتي تتضمن مقترحات بشأن تطور الخطة العالمية للسلامة الجوية، بما في ذلك قائمة مسائل السلامة العالمية لإدراجها في مشروع طبعة ٢٠٢٦–٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، وتحديث أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية، بالإضافة إلى استعراض هيكل الخطة العالمية للسلامة الجوية والمواد الإرشادية والأدوات ذات الصلة ليوافق عليها المؤتمر من حيث المبدأ.

التحديات التنظيمية على الصعيد العالمي

٢–٣٩ استعرضت اللجنة ورقتي العمل التاليتين بشأن مشروع طبعة ٢٠٢٦–٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، وتحديداً بشأن التحديات التنظيمية العالمية، وهما الورقة AN-Conf/14-WP/97، التي قدمتها اليابان وشاركت في

رعايتها أستراليا والفلبين وتايلند والمجلس الدولي للمطارات؛ والورقة AN-Conf/14-WP/109 التي قدمتها كندا وشاركت في رعايتها الدول المتعاقدة في أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والبحر الكاريبي[٧] والدول المتعاقدة في أقاليم أمريكا الجنوبية[٨].

٢-٤٠ واتفقت اللجنة على ضرورة الإمعان في تطوير الخطة العالمية للسلامة الجوية، ومعالجة التحديات التنظيمية العالمية لتحسين السلامة الجوية في جميع الأقاليم، بما في ذلك: ضرورة أن تتبادل الدول والصناعة أفضل الممارسات لتعزيز ثقافة السلامة، لا سيما فيما يتعلق بتعزيز السلامة وحماية البيانات، وتعزيز النهج التعاونية وبرامج المشاركة (مثل أفرقة السلامة التعاونية) التي تعزز التعاون على المستويين الإقليمي والوطني، وتوسيع نطاق استخدام برامج تقييم السلامة وبرامج تبادل بيانات السلامة على مستوى أوساط الصناعة.

مخاطر السلامة التشغيلية على الصعيد العالمي

٢-٤١ استعرضت اللجنة ورقات العمل التالية بشأن مشروع طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، وتحديداً بشأن مخاطر السلامة التشغيلية على الصعيد العالمي، وهي ورقة العمل AN-Conf/14-WP/19، التي قدمتها البرازيل وسنغافورة والمملكة المتحدة والمجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، ومؤسسة سلامة الطيران، واتحاد النقل الجوي الدولي، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية؛ وورقة العمل AN-Conf/14-WP/91 التي قدمتها اليابان؛ وورقة العمل AN-Conf/14-WP/149، التي قدمتها جمهورية كوريا؛ وورقة العمل AN-Conf/14-WP/98 التي قدمتها اليابان وسنغافورة وشاركت في رعايتها الفلبين وتايلند والاتحاد الدولي للمطارات، واتحاد النقل الجوي الدولي؛ وورقة العمل AN-Conf/14-WP/88 التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية.

٢-٤٢ واتفقت اللجنة على الحاجة إلى مواصلة تركيز الجهود العالمية على سلامة مدارج الطائرات، وفي المقام الأول منع الخروج من المدارج واقتحام المدارج، وكذلك حوادث التصادم في الجو، كجزء من فئات الحوادث العالمية عالية الخطورة التي حُدِّدت أولوياتها من خلال الخطة العالمية للسلامة الجوية. بالإضافة إلى ذلك، أعربت اللجنة عن تأييدها لإدراج مواجهة الاضطرابات الجوية كإحدى فئات الحوادث الإضافية، وكجزء من مخاطر السلامة التشغيلية العالمية التي تتناولها طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. وأقرت أيضاً بالحاجة إلى تنفيذ استراتيجيات التخفيف من حدة الاضطرابات الجوية، بما في ذلك إصدار تقارير جوية خاصة، وزيادة تحسين توقعات الأرصاد الجوية للاضطرابات الجوية الصافية، ووسائل جمع البيانات المتعلقة بالاضطرابات الجوية وتبادلها بين الدول وأوساط الصناعة.

٢-٤٣ علاوة على ذلك، أشارت اللجنة إلى ضرورة أن تركز الجهود العالمية لإدارة مخاطر السلامة التشغيلية على قياس أداء السلامة ومؤشرات أداء السلامة بما يتجاوز الامتثال التنظيمي واعتبارات العوامل البشرية وتبادل أفضل الممارسات.

---

[٧] أنتيغوا وباربودا، جزر البهاما، بربادوس، بليز، كوستاريكا، كوبا، دومينيكا، جمهورية الدومينيكان، السلفادور، غرينادا، غواتيمالا، هايتي، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، سانت كيتس ونيفيس، سانت لوسيا، سانت فنسنت وجزر غرينادين، ترينيداد وتوباغو والولايات المتحدة.

[٨] الأرجنتين، بوليفيا (دولة – المتعددة القوميات)، البرازيل، شيلي كولومبيا، إكوادور، غيانا، بنما، باراغواي، بيرو، سورينام، أوروغواي، فنزويلا (جمهورية – البوليفارية).

٢-٤٤ وأحاطت اللجنة علماً بالتقدم المحرز في برنامج الإيكاو لسلامة مدارج الطائرات، بالتعاون مع شركاء برنامج سلامة مدارج الطائرات، بما في ذلك نشر الطبعة الثانية من خطة العمل العالمية لسلامة مدارج الطائرات، وخطة العمل العالمية لمنع حوادث الخروج من المدارج، وخطة العمل العالمية لمنع حوادث اقتحام المدارج.

المقترحات الخاصة بطبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية

٢-٤٥ أعربت اللجنة عن تأييدها الواسع النطاق للتغييرات المقترحة على مشروع طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، واتفقت على ضرورة أن تقوم مجموعة الخبراء الملائمة بالنظر في الوسائل المناسبة لإيلاء الاهتمام للإسهامات المقدمة من المؤتمر والاستبيان الخاص بتحديث الخطة، وذلك في إطار التحضير للموافقة لاحقاً على الخطة العالمية للسلامة الجوية خلال الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للايكاو.

٢-٤٦ وأحيط علماً بورقات معلومات مقدمة من كندا وشاركت في رعايتها أستراليا والمملكة المتحدة (AN-Conf/14-WP/107)، والبرازيل (AN-Conf/14-WP/188)، واليابان (AN-Conf/14-WP/93)، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) (AN-Conf/14-WP/157)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، وشارك في رعايتها المجلس الدولي لطيران الأعمال (AN-Conf/14-WP/27)، والجمعية الدولية لمحققي السلامة الجوية (ISASI) (AN-Conf/14-WP/31).

٢-٤٧ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية٢-١/٣ مشروع طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP، Doc 10004)

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) الموافقة على إدراج الغايات والأهداف المقترحة في مشروع طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

ب) الموافقة، من حيث المبدأ، على التغييرات المقترحة، بما في ذلك اختيار فئات الحوادث العالمية عالية المخاطر لإدراجها في مشروع طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

ج) إيلاء الاهتمام الواجب للإسهامات الواردة من المؤتمر وكذلك الردود المستقاة من الاستبيان الإلكتروني المتعلق بتحديث الخطة العالمية بغرض تنقيح طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨، وإقرارها لاحقاً في الدورة ٤٢ للجمعية العمومية.

-انتهى-