



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

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

تقرير اللجنة عن البند رقم (١) من جدول الأعمال

أقر المؤتمر التقرير المرفق طياً من أجل عرضه على الجلسة العامة.

السيد بادريك كيليهير
رئيس اللجنة

ملاحظة - بعد إزالة ورقة الغلاف هذه، يجب إدراج هذه الورقة في المكان المناسب في مجلد التقرير^١

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

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

مجالات التركيز ذات الأولوية

١-١ نظر المؤتمر 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 الإيكو مجالات التركيز ذات الأولوية هذه كي تسترشد بها عملية ترتيب أولويات الأنشطة في إطار خطة عمل الإيكو الحالية استناداً إلى قرارات ومقررات الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكو. وقدمت الورقة أيضاً لمحة عامة عن الجهود المتعلقة بالمرحلة الأولى للتخطيط الاستراتيجي في الإيكو. وأوصت الورقة كذلك بسبل لتمكين الدول والمنظمات الدولية والصناعة من الاتساق مع هذه الجهود المبذولة والمساهمة فيها.

٢-١ وأعرب المؤتمر عن تأييده القوي لمجالات التركيز ذات الأولوية وللتوصيات الواردة في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/3. وأثنى على الإيكو لتطبيقها نهج برنامجي وتحسين الشفافية في الإبلاغ من خلال مؤشرات الأداء الرئيسية باستخدام نهج الإدارة القائمة على النتائج. وفيما يتعلق بمجالات التركيز ذات الأولوية، أقر المؤتمر بالطبيعة الشاملة التي يتسم بها دعم التنفيذ، وأحاط علماً بأن هذه المجالات تُعد مُكملةً للأولويات والأطر العالمية الحالية ولا تؤثر عليها. ومع ذلك، فقد لاحظ المؤتمر 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 والملاحة الجوية. ومن أجل تلبية الطلب على خدمات الحركة القوية في المستقبل، أشار المؤتمر إلى أنه ينبغي إدراج مسألة تحديث الطاقة الاستيعابية لخدمات الملاحة الجوية بشكل أوضح في الأهداف الاستراتيجية للإيكو.

٣-١ وأحاط المؤتمر علماً بالجهود المستمرة في سياق التحول نحو الإدارة القائمة على النتائج وأعرب عن ترحيبه بعرض منهجية ترتيب الأولويات خلال الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

٤-١ واتفق المؤتمر، نتيجة المناقشة، على التوصية التالية:

التوصية ١-١/١ — تأييد نهج الإيكو 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 الإيكو 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 الإيكو 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 واستعرض المؤتمر الورقة AN-Conf/14-WP/138 التي قدمتها البرازيل، والتي اقترحت فيها مراعاة كل من التنوع الاجتماعي والاقتصادي والشمول في برنامج عمل الإيكاو في مجال الاستدامة، واقترحت أن تدعم السياسات العامة تمويل أنشطة تدريب وتأهيل الأفراد ذوي الدخل المنخفض في مهن الطيران. وأقر المؤتمر بالتحديات القائمة في ما يخص القوى العاملة وتأثيرها المحتمل على السلامة، وأيد بقوة النداء الموجه إلى الإيكاو لتوسيع نطاق الاعتبارات التي يركز عليها برنامج "الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" بحيث تتجاوز اعتبارات المساواة بين الجنسين.

٦-١ وشدد المؤتمر 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. وأحاط المؤتمر علماً بأن العمل جارٍ داخل الإيكاو ووافقت على إحالة المعلومات الواردة في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/138 إلى فريق (أو أفرقة) الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

البيانات وتبادل البيانات والمعلومات التحليلية

٧-١ استعرض المؤتمر ورقة العمل AN-Conf/14-WP/57، التي قدمتها هنغاريا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^٢ والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)^٣ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول) وسنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية، بشأن الحاجة إلى وضع إطار عالمي لإدارة بيانات السلامة الجوية وإدارة المعلومات التحليلية، وورقة 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 مدروسة مع الاسترشاد بالبيانات، أحاط علماً بوجود الدليل الإرشادي للتبادل العالمي لإدارة معلومات السلامة، على النحو المعروض في ورقتي العمل AN-Conf/14-WP/101 و AN-Conf/14-WP/105. وقد أعرب المؤتمر في سياق مناقشاته عن تأييده القوي لورقتي العمل AN-Conf/14-WP/57 و AN-Conf/14-WP/101 وأشار إلى الفوائد المحتملة التي قد تترتب على القدرة على إنتاج معلومات تحليلية عن السلامة الجوية عالمياً، استناداً إلى عملية جمع بيانات ومعلومات متسقة ومتوافقة تتبادلها أطراف متعددة. وأعرب المؤتمر أيضاً عن أهمية وجود ضمانات لحماية سلامة البيانات والمعلومات وسريتها وصحتها، فضلاً عن إعداد إطار إداري لتبادل معلومات السلامة العالمية. ومن شأن هذه المقترحات أن تدعم أيضاً المبادرات الإقليمية لتبادل البيانات والمعلومات التي ستسهم بدورها في تبادلها على المستوى العالمي. واتفق المؤتمر على أن تواصل الإيكاو العمل على إعداد إطار عالمي لتبادل البيانات والمعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية، والاستفادة من المبادرات الموجودة بالفعل، واتفقوا على إحالة مضمون ورقات العمل AN-Conf/14-WP/57 و AN-Conf/14-WP/101 و AN-Conf/14-WP/105 إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

^٢ 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.

^٣ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

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 أحاط المؤتمر علماً بالإجراءات المعتمدة في نهج الرصد المستمر (CMA) في إطار البرنامج العالمي لتطوير أدوات ومنهجياته لمواكبة القواعد والتوصيات القائمة على الأداء. ووافق المؤتمر على إحالة الورقة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة 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 استعرض المؤتمر 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. وأقر المؤتمر بالمخاطر التي تتعرض لها منظومة الطيران العالمي عندما لا يتم استخلاص الدروس المستفادة من التحقيقات في مجال السلامة. وفي هذا الصدد، أقر المؤتمر 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، أكد المؤتمر 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 الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، بدعم من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، لاحظ المؤتمر 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. وأشاد المؤتمر بالتدابير التي اتخذتها الدول والجهات المعنية في الاستجابة لتعطل المجال الجوي وكذلك جهود فرق التنسيق للطوارئ في إدارة حالات التعطل والتخفيف من آثارها. وأقر المؤتمر أيضاً بالحاجة إلى مزيد من التوجيهات العالمية بشأن إدارة حالات التعطل والعودة إلى العمليات المعتادة. وحث المؤتمر الدول على تبادل المعلومات المسبقة المتعلقة بحالات التعطل وتنفيذ مبادرات تحسين الاستفادة من المجال الجوي، مثل إدارة انسياب الحركة الجوية والاستخدام المرن للمجال الجوي والتعاون العسكري المدني.

١١-١ وأحاط المؤتمر 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 بتأييد

من ٢٠ دولة من الدول الأعضاء^٤ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (AN-Conf/14-WP/154)، والجمعية الدولية للمحققين في سلامة الطيران (AN-Conf/14-WP/31).

١٢-١ واتفق المؤتمر، 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 التعطل 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، وإعداد أطر إقليمية، لدعم تنفيذ أحكام الملحق الحادي عشر - خدمات الحركة الجوية.

^٤ الأرجنتين، وأروبا، وبليز، وبوليفيا، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

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 تحقيق 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 فتد في البندين الفرعيين ٢-٣ و ٣-٣ من جدول الأعمال على التوالي.

مواءمة الخطط العالمية

١٤-١ استعرض المؤتمر 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 مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة، كجزء من تنقيح الخطط العالمية، وهو ما سيُعرض على الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

١٥-١ واستعرض المؤتمر ورقة العمل AN-Conf/14-WP/55، التي قدمتها هنغاريا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) 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 ووافق المؤتمر على التغييرات المقترحة لرفع مستوى المواءمة الاستراتيجية فيما بين الخطط العالمية، على النحو المبين في ورقة عمل الأمانة العامة (AN-Conf/14-WP/4). وأعرب المؤتمر عن تأييده لورقة العمل AN-Conf/14-WP/147، مشيراً إلى أهمية جمع البيانات ومعالجتها وتخزينها والإبلاغ عنها ووضع خطط لحمايتها. ووافق، من حيث المبدأ، على ضرورة العمل على وضع إطار عام مشترك بشأن الأداء (أي إضافة مجموعة واحدة من المؤشرات على المدى الطويل) تمسها مع توصيات "فرقة عمل الخطط العالمية"؛ ومراجعة أدوار ومسؤوليات الجهات المعنية الرئيسية في مجال الطيران وفي الإيكاو؛ ومراجعة عملية إعداد الخطط؛ وتحديد نطاق العمل والأجل الزمنية في كل خطة منها. كما ينبغي النظر في تلك الجوانب عند إعداد الأجزاء اللازمة من طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية والطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية.

١٧-١ وأقر المؤتمر بضرورة ضمان إعداد نطاق العمل الملئم والعضوية المناسبة لمختلف مجموعة (أو مجموعات) الخبراء التي تعمل بشكل نشط على تحقيق المهمة واتفق على إحالة المقترحات الواردة في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/55 إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء الملزمة.

١٨-١ وأحاط المؤتمر علماً بالنقد المحرز حتى الآن واتفق على ضرورة مواصلة تركيز الجهود لمواءمة الخطط العالمية، حسب الاقتضاء، مع مراعاة اختلاف طبيعة وخصائص المجالات التي تنطوي عليها كل خطة عالمية، بما في ذلك الخطة

^٥ 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.

^٦ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، ومقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

العالمية لأمن الطيران (Doc 10118, GAsEP). وشمل ذلك في المقام الأول: إدراج عنصر الابتكار في الخطط العالمية في التوقيت المناسب، وتعزيز النهج الاستباقي 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. واتفق المؤتمر على ضرورة أن تشجع الإيكاو على اتباع نهج تعاوني أكثر تكاملاً في التصدي لمختلف أنواع مخاطر الطيران، وذلك في طبعة ٢٠٢٩-٢٠٣١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية والطبعة التاسعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، حسب الاقتضاء.

١٩-١ وأشار المؤتمر إلى اختلاف أسلوب عرض الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية (كوثيقة إلكترونية للأولى ومن خلال بوابة إلكترونية للثانية) وسلط الضوء على ضرورة تيسير الإحالة المرجعية بين الخطتين العالميتين. التوفيق بين اللوائح التنظيمية

٢٠-١ استعرض المؤتمر ورقة العمل AN-Conf/14-WP/114، التي قدمتها كوستاريكا، بشأن كيفية ضمان تنسيق القواعد التنظيمية بشكل فعال لمراعاة التغييرات والتطورات في أحدث أساليب العمل لدى سلطات الطيران المدني. وأحاط المؤتمر علماً بالأعمال الجارية التي تضطلع بها الإيكاو في المجالات التي تغطيها ورقة العمل AN-Conf/14-WP/114، وناقش ضرورة ضمان التماثل في حقوق والتزامات ومسؤوليات الدول. واتفق المؤتمر على إحالة المقترحات إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٢١-١ وأُحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من كولومبيا (AN-Conf/14-WP/141) و AN-Conf/14-WP/144 و AN-Conf/14-WP/145 (Conf/14-WP/145) وأوروغواي بتأييد ١٩ دولة عضواً ٧ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (AN-Conf/14-WP/153)، والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE) واللجنة الفنية اللاسلكية للطيران (RTCA) (AN-Conf/14-WP/197). واتفق المؤتمر، 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 إدراج التحديثات التالية في الأجزاء اللازمة في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية والطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية:
- ١) حذف المؤشرات المكررة من الخطتين، كجزء من العملية الطويلة الأجل لإرساء إطار عام مشترك فيما يخص الأداء لجميع الخطط العالمية، وتضمينها مجموعة شاملة من المؤشرات؛
- ٢) مراجعة أدوار ومسؤوليات الجهات المعنية الرئيسية في صناعة الطيران وفي الإيكاو للتوفيق بين المحتوى؛
- ٣) مراجعة عملية إعداد الخطط العالمية، بما في ذلك كيفية مساهمة الخطط في برنامج عمل الإيكاو؛

^٧ الأرجنتين، وأروبا، وبلير، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

٤) تحديد نطاق كل خطة (أي أنواع العمليات التي تتضمنها) والأجال الزمنية (أي التواريخ النهائية المستهدفة) في كل خطة عالمية؛

ب) تعزيز عنصر التعاون فيما بين الخطط العالمية ومجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة؛

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

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

د) مراعاة الإسهامات المقدمة من المؤتمر فيما يتعلق بمقترحات تعزيز المواءمة بين الخطط العالمية لإدراجها لاحقاً في الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، مع مراعاة اختلاف طبيعة وخصائص المجالات التي تنطوي عليها كل خطة عالمية.

هـ) إعداد إرشادات بشأن الطريقة التي تدعم بها الخطط العالمية بعضها البعض.

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

٢٣-١ استعرض المؤتمر 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 وفعالية الجمعية العمومية.

٢٤-١ وأيد المؤتمر الغرض المبين في ورقة العمل بضمان فعالية وكفاءة اللجنة الفنية في الجمعية العمومية. وأعرب المؤتمر عن خلقه إزاء سيادة الجمعية العمومية وتكافؤ فرص الدول من حيث المساهمة في المناقشة بشأن الأعمال الفنية التي تضطلع بها المنظمة. وأقر المؤتمر بأن الفرصة لم تُتَّح لجميع الدول للمشاركة في أعمال أفرقة الخبراء، ولاحظ أنه ينبغي عدم استبعاد هذه الأعمال من مناقشات اللجنة الفنية التابعة للجمعية. وأيد المؤتمر ضرورة أن يكون للجنة الفنية برنامج عمل مركز بدرجة أكبر، مع مراعاة توصيات الاجتماعات على مستوى الشعبة، وإجراءات مبسطة، ووافق على ضرورة أن يجري ذلك وفقاً للسياق الأوسع للجمعية العمومية. واتفق المؤتمر على ضرورة تحسين مستوى إشراك الدول والمنظمات الدولية لضمان إتاحة الفرص اللازمة للتحضير بشكل يشمل الجميع. وأحاط المؤتمر علماً بفائدة الدروس المستفادة من المؤتمر الحالي، لا سيما فيما يتعلق بالوقت المستغرق في تقديم ورقات العمل وتصنيفها على النحو المناسب. واتفق المؤتمر على أنه يلزم القيام بالمزيد من العمل من أجل تحديد نطاق أعمال اللجنة الفنية بالشكل المناسب مع الإشارة إلى ضرورة ضمان التوازن بين عنصر الكفاءة وقدرة الدول على تحديد التوجه العام في المسائل المحددة ضمن نطاق برنامج العمل الفني للمنظمة. ونتيجة لذلك، قُدمت بعض التعديلات على التوصيات وستخضع هذه المسألة لمزيد من الدراسة.

٢٥-١ واتفق المؤتمر، 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 العمل للجنة الفنية للدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية، مع التركيز بصفة خاصة على المسائل التي 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 زيادة كفاءة العمل في الجمعية العمومية بما يشمل النظر في الدروس المستفادة من اللجنة الفنية في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛

(ج) دراسة الخيارات الممكنة لتطوير اللجان الفنية في المستقبل مع مراعاة سيادة الجمعية العمومية وضرورة ضمان تكافؤ الفرص بين الدول لتمكينها من المساهمة في الأعمال الفنية للإيكاو؛

(د) إعداد الخيارات الممكنة لتطوير اللجنة الفنية في السياق الأوسع لكفاءة وفعالية الجمعية العمومية؛

(هـ) النظر في تقديم ورقة عمل إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو تتناول الخيارات الممكنة لتطوير اللجان الفنية في المستقبل.