A40-WP/634
P/61
2/10/19

الجمعية العمومية — الدورة الأربعون

تقرير اللجنة التنفيذية
عن
البند ٢٦ من جدول الأعمال

أقرّت [اللجنة التنفيذية] التقرير المرفق عن البند [٢٦] من جدول الأعمال.

ملاحظة— بعد إزالة هذه الصفحة الأولى، ينبغي وضع هذه الورقة في المكان المناسب في ملف التقرير.

(٨ صفحات)

البند رقم ٢٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

الفضاء التجاري

٢٦-١ تعرض ورقة العمل A40-WP/15 التي قدَّمها المجلس لمحة عامة عن ظهور النقل الفضائي التجاري (CST) ومدى ارتباطه بقطاع النقل الجوي الحالي. وعلى الرغم من أن عمليات النقل الفضائي التجاري ليست منتظمة حتى الآن، فقد ارتأت اللجنة أنه من المهم رصد تطورها إذ إنها قد تصبح منتظمة خلال العقد التالي من هذا القرن. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الذي اضطلعت به الإيكاو من ذي قبل على النحو المبيّن في ورقة العمل A40-WP/15، ووافقت على أن عدد العمليات في ازدياد، وكذلك تأثير هذه العمليات على الطيران المدني الدولي. وأحيط علماً بأن الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل A40-WP/15 تخضع للموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو المساهمات من خارج الميزانية.

٢٦-٢ ووافقت اللجنة على أن يُعدّل القرار المقترح، الوارد في ورقة العمل A40-WP/15، ليجسد حاجة الإيكاو إلى التنسيق مع منظومة الأمم المتحدة، لا سيما مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة (UNOOSA) ولجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية (COPUOS) وأن يتم تنسيق إجراءات الأمانة العامة مع كلا المكتبين. وعدّل القرار على النحو التالي:

القرار ٢٦- .. : النقل الفضائي التجاري:

لما كانت المادة الرابعة والأربعون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أنه ضمن غايات وأهداف الإيكاو العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد؛

ولما كانت المادة السابعة والثلاثون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن "... تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر، وحسب الضرورة، باعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها والتي تتعلق [...] بجميع المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليه الحاجة من وقت لآخر."

ولما كان المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية قد نظر في الجوانب الفنية للنقل الفضائي التجاري، لا سيما تداخله مع الطيران **وحيث إن** المجلس قد اعتمد توصية المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية بشأن النقل الفضائي التجاري؛

وإقراراً بالعلاقة المتداخلة بين مبادئ قانون الجو الدولي والفضاء الخارجي من حيث النقل الفضائي التجاري؛

وإقراراً بأهمية تكليف الإيكاو فيما يتعلق بالآتي: استيعاب النقل الفضائي التجاري في المجال الجوي؛ والاستخدام المشترك للبنية الأساسية؛ والمواقع المشتركة للمطارات والموانئ الفضائية؛ واستخدام الطائرات للإطلاق؛ ومراحل طيران المركبات الفضائية التي تستخدم الاحتكاك بالغلاف الجوي لاستحداث القدرة على الرفع؛

واعترافاً بالحاجة إلى العمل عن كثب مع مختلف كيانات الأمم المتحدة، وخاصة مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة ولجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية.

فإن الجمعية العمومية:

تقرر ما يلي:

١- **تؤكد** من جديد على الدور الذي تضطلع به الإيكاو في إعداد إرشادات السياسات في المجالات التي تتداخل فيها عمليات النقل الفضائي التجاري مع الطيران المدني الدولي بالتنسيق مع مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة؛

٢- **توجِّه** المجلس بتكليف الأمينة العامة بأن تتشاور مع الدول بشأن الدور الذي تضطلع به الإيكاو وبأن تواصل التنسيق مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والوكالات المختصة التابعة لمنظومة الأمم المتحدة لرصد تقدم وتطور النقل الفضائي التجاري ومعالجة القضايا الناشئة، بما في ذلك التأثير على العمليات المدنية الدولية دون المدارية.

٢٦-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/126، المقدمة من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) ونظرت في المخاوف بشأن التأثير المستمر لعمليات النقل الفضائي التجاري على الوصول إلى المجال الجوي وطلب إضفاء الطابع الرسمي على عملية وضع أحكام لدمج عمليات النقل الفضائي التجاري في المجال الجوي المراقب. وأشارت اللجنة إلى أن هذا الموضوع قد نوقش بالفعل خلال المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية الذي خلص آنذاك إلى أنه ليست لدى أي دولة من دول الإيكاو أحكام ناضجة يمكن أن تشكِّل أساساً لوضع هذه الأحكام. بيد أن المؤتمر شجَّع الدول بالفعل على تبادل أي ممارسات ذات صلة فيما يتعلق بالتداخل ما بين العمليات الفضائية والجوية، بما يحفظ أعلى درجات السلامة الممكنة. ووافقت اللجنة على موقف المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية.

الابتكار

٢٦-٤ أقرَّت ورقة العمل A40-WP/14، المقدَّمة من المجلس، بأن التكنولوجيات والمفاهيم الجديدة في العمليات متاحة بشكل سريع الآن في قطاع الطيران بأكمله. وتحمل هذه الابتكارات إمكانات كبيرة في تحسين سلامة وأمن واستدامة الطيران وإمكانية الانتفاع بخدماته والقدرة على تحمل تكاليفه في جميع أنحاء العالم. كما أنها يمكن أن تؤدي إلى عمليات أكثر كفاءة وأكثر بساطة من حيث تنظيم الطيران. لذلك فإنه من الأهمية بمكان أن يتخذ قطاع الطيران المدني الدولي العالمي إجراءات في الوقت المناسب لرصد وتقييم هذه التطورات حتى تتمكن هذه الأخيرة من تحقيق فوائدها المحتملة، وأن تقوم الإيكاو بذلك بطريقة تضمن عدم ترك أي بلد وراء الركب منذ البداية. ووافقت اللجنة على التقييم المقدَّم في ورقة العمل A40/WP/14. وأشارت اللجنة إلى أن ميزانية المنظمة محدودة وأن ذلك يمثل عقبة كبيرة أمام قدرتها على مواكبة الابتكارات. ووافقت اللجنة على ضرورة إجراء تقييم لأسلوب الإيكاو فيما يتعلق باستيعاب الابتكار.

٢٦-٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/113، المقدَّمة من فرنسا وإيطاليا والسويد، وسلَّمت بأن قطاع الطيران يشهد تغييرات ما فتئت تتسارع من حيث التكنولوجيا والتهديدات وتوقعات الجمهور وأن الدول والمنظمة تجد صعوبة متزايدة في مواكبة تسارع هذه التطورات. وأوصت بأن من شأن الارتباط الوثيق بصناعة الطيران، ليس على مستوى الخبراء فحسب بل أيضاً على المستوى الاستراتيجي، أن يمكّن الدول والمنظمة من التصرف بسرعة أكبر.

٢٦-٦ ولئن وافقت اللجنة على مضمون الورقة، وهو أن الارتباط الوثيق بالصناعة على المستوى التنفيذي يمكن أن ينطوي بالفعل على فوائد للمنظمة، فقد أشارت إلى ضرورة تحديد اختصاصات واضحة لمثل هذا الارتباط، وأن الأمر يتطلب المزيد من الدراسة والتفكير. وفي هذا السياق، لم تؤيد اللجنة مشروع قرار الجمعية العمومية بصياغته الحالية. ومع ذلك، وافقت

اللجنة على ضرورة تكثيف الحوار بين الصناعة والإيكاو وأنه ينبغي توجيه المجلس لمعالجة هذه المسألة. وتمشياً مع هذا الاتجاه، وافقت اللجنة على إضافة فقرة إضافية إلى المنطوق لتحل الإشكال في مشروع القرار الوارد في ورقة العمل A40-WP/14.

القرار ٢٦- .. : الابتكار في مجال الطيران

لما كانت المادة الرابعة والأربعون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أنه ضمن غايات وأهداف الإيكاو العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي لكي تلبي احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد؛

ولما كانت المادة السابعة والثلاثون من الاتفاقية تنص على أن تقوم الإيكاو من وقت إلى آخر، حسب الضرورة، باعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها التي تتصل بالمسائل الآتية [...] وكذلك المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت إلى آخر؛

ولما كان العديد من مؤتمرات الإيكاو قد أقر بالفوائد والتحديات الحقيقية والمحتملة التي قد تتأتّى عن الابتكار بالنسبة إلى سلامة النقل الجوي وكفاءته وأمنه وتسهيلاته واستدامته الاقتصادية والبيئية وبأنّه ينبغي منح الدول الأعضاء فرصة جني هذه الفوائد بطريقة لا تترك أي بلد وراء الركب؛

وإذ تدرك أن أحكام الإيكاو تنطبق على جميع المنتفعين بالمجال الجوي المدني، وأنّ غياب النشاط المعياري على الصعيد العالمي من شأنه إعاقة تحقيق الحلول التكنولوجيّة المبتكرة والحيلولة دون تبلور فوائدها في مجال الطيران؛ ولهذا الغرض، يمكن للإيكاو الاستفادة من التفاعل المتواصل مع القطاع للتعرّف إلى آخر التطورات التكنولوجيّة وإدماجها في الوقت المناسب؛

وتدرك أن طبيعة الابتكارات ووتيرتها تتطلب من الجهات التنظيمية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية الاستفادة من المنهجيات الجديدة التي تيسّر تقدير وتقييم التطورات التكنولوجية في الوقت المناسب؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحثّ** جميع الدول الأعضاء التي لديها تجربة في تيسير إدماج الابتكار في مجال الطيران المدني والتي طورت أساليبها التنظيمية لتحسين تقدير تلك الابتكارات وتطبيقها على أن توفر تجربتها للدول الأخرى عبر الإيكاو؛

٢- **توجّه** المجلس بتقييم مدى الحاجة إلى تطوير إجراءات المنظمة، بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع، بالإضافة إلى الموارد اللازمة، من أجل مواكبة وتيرة تطوير الابتكارات التي تؤثّر على التنمية المستدامة للطيران المدني؛

٣- **توجّه** المجلس، بناءً على الاستنتاجات المنبثقة عن التقييم الذي سيجري وفقاً للفقرة ٢ من منطوق القرار، بالقيام، إذا كان ذلك ملائماً وضرورياً، بإعداد سياسات رفيعة المستوى من أجل معالجة نتائج التقييم المذكور أعلاه، وبالتالي توفير إطار عام من شأنه أن يساعد في ضمان وضع السياسات والقواعد القياسية العالمية التي تدعم التحسين المتواصل للسلامة والكفاءة والأمن والتسهيلات والأداء الاقتصادي والبيئي في الوقت المناسب؛

٤- **توجّه** المجلس بأن يكلف الأمينة العامة باستمرار التواصل مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والهيئات المعنية في منظومة الأمم المتحدة، من أجل إقامة حوار شامل على الصعيد الاستراتيجي من شأنه تشجيع المزيد من التعاون وتبادل الخبرات فيما يتعلق بالابتكار؛

٥- **توجّه** المجلس بالنظر على وجه السرعة في تشكيل هيئة رفيعة المستوى مع الصناعة لتقديم المشورة الاستراتيجية بانتظام إلى المجلس بشأن الابتكار في مجال الطيران.

٧-٢٦ وعرضت ورقة العمل A40-WP/383، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، الإمكانات التي يتيحها مفهوم البرمجية الحرة مفتوحة المصدر (FOSS) فيما يتعلق بوضع نظام عالمي للملاحة الجوية، فضلاً عن بيان أهمية أن تنظر الإيكاو في إقامة شراكات مع مؤسسات البرمجيات مفتوحة المصدر، وغيرها في هذا القطاع، من أجل تسهيل هذه العملية. ونوّهت اللجنة بأهمية المفهوم المذكور في مجتمع الابتكار، وأنه سيكون ضمن طلبات الجمعية العمومية المقدمة لكي ينظر فيها المجلس.

٨-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/320، المقدَّمة من سنغافورة بتأييد من أستراليا وجزر كوك وفيجي وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجزر مارشال وناورو ومقدونيا الشمالية وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، حيث قدَّمت الورقة تقريراً عن المنتدى التنفيذي العالمي السابع للطيران المدني الذي عُقد في سنغافورة في ٢٠١٩، وناقش النهج المتبع في اعتماد التكنولوجيا في مجال الطيران. وحضر المنتدى ١١٥ قائداً من قادة الطيران الدولي من ٧٥ دولة و١٤ منظمة دولية. ووافق المندوبون على الحاجة إلى الاستفادة من التكنولوجيا للنهوض بالطيران وخاصة في مجال إدارة الحركة الجوية. ولقد سلَّم أيضا بالتحديات الناجمة عن الوتيرة السريعة للتقدم التكنولوجي والتي تقتضي شراكات تعاونية لجني الفوائد المثلى للنظام الإيكولوجي للطيران بأكمله. وأكد المنتدى على الحاجة إلى التعاون طويل الأجل بين الشركاء والجهات المعنية من أجل تحسين النظام الإيكولوجي للطيران، وشدَّد على أهمية إطار مبادئ وسياسات الإيكاو القائم منذ فترة طويلة لتعزيز ودمج التقدم التكنولوجي. ورحبت اللجنة بالورقة A40-WP/320، وأحاطت علماً بالإجراءات المقترحة فيها. ووافقت اللجنة على أن ينظر المجلس في محتوى الورقة لدى تقييمه أسلوب الإيكاو في تبني الابتكار.

٩-٢٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/342، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والتي بينت النمو المتوقع في قطاع نظم الطائرات غير المأهولة (UAS)، وطلبت من الإيكاو أن تنظر في وضع إطار تستطيع من خلاله العمل مع الصناعة بشأن وضع أحكام للوافدين الجدد إلى المجال الجوي. وأشارت اللجنة إلى أن هذا الأمر يتسق مع نتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، وكذلك مع ورقة العمل A40-WP/14 التي قدَّمها المجلس. ووافقت اللجنة على أن نظم الطائرات غير المأهولة ينبغي أن تكون محل تركيز في إطار التقييم الذي ستقدمه الجمعية العمومية للمجلس للنظر فيه.

١٠-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/268، المقدَّمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدني (CANSO)، بشأن الذكاء الاصطناعي والرقمنة في مجال الطيران، وكذلك في ورقة العمل A40-WP/327 بشأن المفاهيم التشغيلية الجديدة التي تنطوي على نظم مستقلة، وورقة العمل A40-WP/317 بشأن طيران التشكيل الآلي، وورقة العمل A40-WP/459 بشأن الابتكار في مجال الطيران، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA). وتقدم الورقات الأربع لمحة عامة عن الاستخدامات التشغيلية العديدة الناشئة والمحتملة لموضوع كل منها، وتدعو الإيكاو إلى استكشاف الخيارات التي تسمح للصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين تلبية الطلب على وضع أحكام جديدة تدعم هذه الاستخدامات. وأحاطت اللجنة علماً بمحتوى هذه الورقات، وحجم وعمق العمل الفني الذي لا يزال يتعين القيام به لوضع مثل هذه القواعد والتوصيات الدولية. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً

بأن اللجنة القانونية تعكف بالفعل على النظر في دراسة بشأن نُظم الطائرات الموجهة عن بُعد، وأنه يمكن للأطراف الراغبة أن تنظر في تقديم ورقة خلال الدورة المقبلة للجنة القانونية بشأن مسألة دراسة التبعات القانونية للطيران الآلي.

٢٦-١١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/292، المقدَّمة من الإمارات العربية المتحدة، حيث تصف فيها التحديات ذات العلاقة بوضع أحكام تنظيمية لتيسير عمليات الحركة الجوية الحضرية. وطلبت الورقة A40-WP/292 من الإيكاو أن تحدد أولويات العمل بشأن هذا الموضوع، بما في ذلك وضع القواعد والتوصيات الدولية والمواد التوجيهية، وأن تقوم بإنشاء العمليات المرتبطة بذلك. ووافقت اللجنة على أن ينظر المجلس في المعلومات الواردة في الورقة لدى اضطلاعه بتقييم الإجراءات، وكذلك ضمن عملياته القائمة التي تُحدَّد وفقاً لها أولويات برنامج عمله.

٢٦-١٢ ونبّهت اللجنة إلى أن جميع الأنشطة المجمَّعة ضمن مجموعة الابتكار غير ممولة وربما لا يتسنى الاضطلاع بها إنْ لم تتوفر موارد إضافية. وأوصت اللجنة باستعراض المقترحات، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية. وفي هذا الصدد، شجعت اللجنة أيضا الإيكاو على النظر في طرق جديدة تمكنها من الحصول على موارد وخبرات من خارج الميزانية.

التعاون الإقليمي

٢٦-١٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل، A40-WP/136، المقدَّمة من قطر، التي أقرت بالحاجة إلى تحسين التنسيق والاتساق عبر المناطق الجغرافية المحددة بوصفها أقاليم الإيكاو من حيث اللوائح الوطنية والشروط التشغيلية والإجراءات على أساس القواعد والتوصيات الدولية (SARPs). واقتُرح أن تستعرض الإيكاو سياسة التعاون الإقليمي الحالية التي وضِعت أصلاً قبل عقد من الزمن، مع مراعاة أن المنظمات الإقليمية الحالية وهيئات الطيران المدني الإقليمية قد تغطي دولاً تنتمي إلى مكتبين إقليميين أو أكثر وأنها قد أنشئت على أساس الثقافة والتاريخ واللغة المشتركة. وسلّمت اللجنة بأنه ينبغي، من أجل ضمان تعاون أفضل بين الإيكاو والمنظمات الإقليمية، وكذلك هيئات الطيران المدني الإقليمية، أن تقوم الإيكاو بمراجعة سياسة التعاون الإقليمي الحالية التي وضِعت في الأصل منذ قرابة عقد من الزمن.

٢٦-١٤ وأحيط علماً بورقة العمل WP/424 بشأن التعاون الفني مع منظمة الطيران المدني والمنظمات الدولية والإقليمية في مجال الطيران المدني، المقدمة من المنظمة العربية للطيران المدني.

الأوبئة والحوادث الصحية وتطهير الطائرات

٢٦-١٥ أحاطت اللجنة علماً بأن ورقة العمل A40-WP/5، المقدَّمة من المجلس، بشأن التقرير عن تطهير الطائرات وتدابير مكافحة ناقلات الأمراض، قد نوقشت من قبل بموجب البند ١٤ من جدول الأعمال: "برامج التسهيلات".

٢٦-١٦ واستعرضت اللجنة الورقة A40-WP/132، المقدَّمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والتي تدعو إلى تعاون جميع الأطراف في التحضير والاستجابة للأوبئة والطوارئ المتعلقة بالصحة العامة، خاصة بالنسبة للدول الملتزمة بتوجيهات منظمة الصحة العالمية للتعامل مع هذه الحوادث. وتطلب كذلك إلى المجلس مواصلة العمل مع الأطراف الدولية والدأب على تطوير عمل "الترتيب التعاوني للوقاية من الأحداث المتعلقة بالصحة العامة في مجال الطيران المدني وإدارتها" (CAPSCA). وأيَّدت اللجنة مقترحات اتحاد النقل الجوي الدولي، واعترفت بوجود العديد من المبادرات التي تعالج القضايا التي أثارتها الورقة، وحثت الدول على التعاون مع CAPSCA ومنظمة الصحة العالمية. ووافقت اللجنة على أن تواصل الإيكاو تطوير عمل CAPSCA، رهناً بالأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٢٦-١٧ أحيط علماً بورقتي المعلومات A40-WP/546 المقدَّمة من كندا وA40-WP/90 المقدَّمة من الاتحاد الدولي للملاحة الفضائية (IAC).

مسائل متفرقة

٢٦-١٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/318، المقدَّمة من إندونيسيا، حيث دعت الجمعية العمومية إلى توجيه الإيكاو لتقوم باستعراض الأحكام المتعلقة بالمطارات وتحديد وتطوير أحكام الإيكاو الخاصة بدعم إجراءات تشغيل المطارات في سياق إدارة الكوارث. وأحاطت اللجنة علماً بما تبذله المديرية العامة للطيران المدني في إندونيسيا من جهد، بالتعاون مع الوكالات الوطنية الأخرى وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، من أجل ضمان جاهزية المطارات في حالة وقوع كارثة طبيعية. وأقرت بأن ملاحق الإيكاو توفر قواعد وتوصيات دولية تتعلق بالتخطيط والاستجابة لحالات الطوارئ، وكذلك إجراءات مراقبة الحدود المتعلقة برحلات الإغاثة بعد وقوع كوارث طبيعية أو كوارث من صنع الإنسان. بيد أن اللجنة لاحظت أن الأحكام الحالية تقتصر في الغالب على تهيئة المطار للتعامل مع حالات الطوارئ التي تحدث في المطار أو في المناطق المجاورة له. كما لاحظت اللجنة أن الإيكاو ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA) يتشاركان رئاسة مجموعة من أصحاب المصلحة في مجال الطيران والمساعدات الإنسانية من أجل ضمان توفر الإرشادات والأدوات ذات الصلة لتقديم المساعدة المنقولة جواً في الوقت المناسب بعد وقوع كارثة طبيعية. وأوصت اللجنة بأن يستعرض المجلس الاقتراح، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٢٦-١٩ وأيدت اللجنة الشواغل التي أثيرت في ورقة العمل A40-WP/442 المتعلقة بالصعوبات التي قد تواجهها بعض الدول الأعضاء في الحصول على تأشيرة دخول للمشاركة في اجتماعات الإيكاو في المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية وكذلك في أي من الدول الأخرى. وفيما يتعلق بالاجتماعات التي تنظم في المقر الرئيسي، أعلمت اللجنة بأن هذه الشواغل أُحيلت على الفور إلى عناية السلطات الكندية لدى استلام الورقة A40-WP/442، وأن السلطات الكندية، بالتنسيق مع سلطات الهجرة المعنية، ملتزمة بزيادة تيسير إصدار تأشيرات الدخول المناسبة للمندوبين المشاركين في اجتماعات الإيكاو. وأكد الوفد الكندي مجدداً أن كل الجهود الممكنة ستُبذل لإصدار تأشيرات الدخول في أوانها للمندوبين المعينين حسب الأصول، مع مراعاة التنسيق في الوقت المناسب مع الإيكاو. وستقدم الأمانة نفس التسهيلات لمندوبي اجتماعات الإيكاو التي تعقد في الدول التي تستضيف مكاتب الإيكاو الإقليمية، وكذلك في الدول الأخرى، شريطة أن تتلقى الأمانة طلبات رسمية للحصول على الدعم المتعلق بالتأشيرة في مكاتب الإيكاو الإقليمية، بالتنسيق مع المقر، حسب الاقتضاء.

٢٦-٢٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/135، التي قدمتها قطر، حيث أكدت فيها على فائدة الخطط العالمية للإيكاو وخرائط الطريق المرتبطة بها، على النحو المنصوص عليه في خطة أعمال الإيكاو الحالية والمستقبلية لدعم تحقيق الأهداف الاستراتيجية الخمسة. وتدعو ورقة العمل A40-WP/135 إلى وضع خطط عالمية تدعم جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، أي وضع خطتين عالميتين جديدتين لدعم هدفي التنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة، وضمان اتساقهما مع الخطط العالمية الثلاثة القائمة. وتشدد ورقة العمل على أهمية ربط هذه الخطط العالمية بخطة أعمال الإيكاو. وأشارت اللجنة إلى أن المجلس قد ناقش إمكانية وضع خطتين عالميتين لدعم هدفي التنمية الاقتصادية للنقل الجوي (GATP) وحماية البيئة (راجع A40-WP/22-EC/7 للاطلاع على مشروع للخطة الأولى) وأنه سيتعين على المجلس أن يواصل مناقشة هذا الموضوع.

٢٦-٢١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/167، التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، والتي تتضمن اقتراحاً لإطلاق يوم دولي سنوياً لطواقم الطائرات الدولية، كوسيلة للاعتراف بدور أعضاء طواقم الطائرات الحاسم في مجال سلامة الطيران وكوسيلة لجذب الجيل القادم من طواقم الطائرات واستبقائه. وأشارت الورقة إلى التاريخ الحالي ليوم طواقم الطائرات، وهو ٣١ مايو، الذي تحتفل به العديد من الدول والمنظمات الدولية والمشغِّلين. وفي هذا الصدد، أحاطت اللجنة علماً

بورقة المعلومات A40-WP/500 المقدَّمة بشأن اليوم العالمي لضحايا تحطم الطائرات. ونظراً لوجود طلبات عديدة لتخصيص أيام دولية للطيران، أوصت اللجنة بأن يجري المجلس تقييماً لهذه الطلبات بطريقة شمولية وأن يقدم تقريراً إلى الجمعية العمومية التالية بهذا الشأن.

٢٦-٢٢ وأحيطَ علماً بورقة المعلومات A40-WP/541 المقدَّمة من المملكة العربية السعودية؛ وورقة المعلومات A40-WP/480 المقدَّمة من مجلس المطارات الدولي؛ وورقة المعلومات A40-WP/483 المقدَّمة من هندوراس وبليز وغواتيمالا والسلفادور ونيكاراغوا وكوستاريكا، وجميعها أعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)؛ وورقة المعلومات A40-WP/500 المقدَّمة من مجموعة عائلات ضحايا تحطم الطائرات؛ وورقة المعلومات A40-WP/501 المقدَّمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF).

– انتهى –