



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير
عن
البند ٢٤ من جدول الأعمال

ترد فيما يلي المواد المرفقة المتعلقة بالبند ٢٤ من جدول الأعمال
لكي تنظر فيها اللجنة التنفيذية.

البند رقم ٢٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

١-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/24، المقدمة من المجلس، التي تتضمن تقريراً عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية في مجالات السلامة الجوية وسعة وكفاءة الملاحة الجوية والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي والبيئة للفترة الثلاثية الراهنة (٢٠٢٠-٢٠٢٢). وأحاطت اللجنة علماً بتنفيذ العمل الذي اضطلعت به الإيكاو خلال الفترة الثلاثية، مع أخذ جائحة فيروس كورونا في الاعتبار، وشجعت الدول على الاستمرار بدعم عمل الإيكاو بالشراكة مع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية وأوساط الصناعة. وأعدت ورقة العمل A41-WP/24 التأكيد على استمرار التزام الإيكاو بتقديم المساعدة للدول التي تواجه صعوبات في تحسين منظومة الطيران، مع أخذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في الاعتبار. كما أحاطت علماً بسياسة الإيكاو الجديدة لدعم التنفيذ لمساعدة الدول وتأييد هذه السياسة الرامية إلى مواءمة إدارة جميع أنشطة المساعدة الفنية والتعاون الفني في إطار نهج "الإيكاو الواحدة". وخلصت اللجنة إلى أن الدعم المتواصل والمساهمات المقدمة من الدول وأوساط الصناعة تقوم بدور حاسم في تعزيز منظومة الطيران في الدولة وفي معالجة مواطن القصور الوشيكة والضخمة مثل الشواغل البارزة في مجال السلامة والشواغل البارزة في مجال الأمن. وفي هذا الصدد، حثت اللجنة الجمعية العمومية على دعم هذه العملية ومواصلة المساهمة فيها لما فيه صالح الدول التي هي بحاجة للمساعدة.

٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/310، المقدمة من إكوادور، بتأييد من دولة بوليفيا متعددة القوميات والبرازيل وكولومبيا وغواتيمالا وغويانا والمكسيك وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، التي تتضمن مناقشة للتقدم المحرز في تنسيق اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية، التي أعدها الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP) بوصفه المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة في أمريكا اللاتينية، كما تعرض الورقة المنافع التي تعود على الدول من اعتماد و/أو تنسيق هذه اللوائح. وأشادت اللجنة بالعمل الهام الذي يضطلع به الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة والدول الأعضاء فيه من أجل وضع وتنسيق لوائحها في إطار اللوائح التنظيمية في أمريكا اللاتينية وشجعت الدول على مواصلة تنسيق لوائحها التنظيمية إلى أقصى حد ممكن.

٣-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/240، المقدمة من غويانا بتأييد من الأرجنتين ودولة بوليفيا متعددة القوميات والبرازيل وشيلي والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، التي تؤكد على أن الرقابة الكافية على عمليات نظم الطائرات غير المأهولة هي قدرة هامة تتحقق عن طريق الإرشادات والتدريبات والمساعدة الفنية المناسبة. وأحاطت اللجنة علماً بعمل الإيكاو الأخير وتوافر اللوائح التنظيمية النموذجية الصادرة عن الإيكاو لنظم الطائرات غير المأهولة، بالإضافة إلى دورة الإيكاو التدريبية في أسس الطيران غير المأهول، باعتبارها أدوات تمكن الدول من وظائف التنظيم والرقابة فيما يتعلق بعمليات الطائرات غير المأهولة. وفي إشارتها إلى أن الإيكاو وضعت مجموعة أدوات التنفيذ المتعلقة بالطائرات غير المأهولة، رحبت اللجنة بالجهود التي تبذلها المنظمة وطلبت من الإيكاو مواصلة تطوير الأدوات وشجعت الدول على استخدام هذه الموارد كوسيلة لبناء قدراتها التنظيمية والرقابية.

٤-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/61، المقدمة من منغوليا بمشاركة من أرمينيا، التي تسلط الضوء على الصعوبات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في وضع نظم لتطوير نظام للنقل الجوي يتسم بالسلامة والانتظام والموثوقية والفعالية من حيث التكلفة وعلى تأثير جائحة فيروس كورونا على هذه الدول. وأقرت اللجنة بأهمية تحديد احتياجات البلدان النامية

غير الساحلية واعترفت بأن الجهود سوف تبذل في إطار سياسة الإيكاو الجديدة لدعم التنفيذ للمساعدة على تحديد وتلبية هذه الاحتياجات عندما تتوفر الموارد مثل الصناديق الطوعية.

٥-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/270، المقدمة من نيوزيلندا، التي تتضمن تقريراً عن دعم ومساعدة للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. وأحاطت اللجنة علماً باقتراح إجراءات ملموسة وقابلة للتحقيق لكي تنفذها الإيكاو، ولا سيما النظر في التحديات الأساسية التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن، وشجعت الدول على مواصلة دعم نهج الإيكاو المنسق مع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية مثل مكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، وأوساط الصناعة من أجل منع ازدواجية الجهود في المساعدة.

٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/261، المقدمة من ساموا بمشاركة من جزر كوك وكيريباتي وناورو وبابوا غينيا الجديدة وجزر سليمان وتونغا وتوفالو وفانواتو و مكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، التي تعرضت المستجدات بشأن التقدم المحرز فيما يتعلق بالتوصيات التي خلصت إليها دراسة الجدوى التي أجرتها الإيكاو بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS) بعنوان "إعلان بورت مورسبي لسلامة وأمن الطيران" والبيان الوزاري المرتبط به. وأشارت اللجنة إلى التقدم بشأن بعض التوصيات الأساسية، ولا سيما تلك المتعلقة بمعاهدة سلامة وأمن الطيران المدني لجزر المحيط الهادئ (PICASST) وتقييم إنشاء منظمة إقليمية محسنة. كما أحاطت اللجنة علماً مع التقدير بالعمل الذي تضطلع به الإيكاو لوضع خريطة طريق للتنفيذ الكامل تركز على توصيات الدراسة، بما في ذلك العمل الجاري بالفعل لإنشاء منصب مسؤول اتصال في الإيكاو معني بالدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ لتيسير الدعم المقدم إلى هذه الدول. وشجعت اللجنة الإيكاو، رهناً بتوفر الموارد، على مواصلة دعم توصيات الدراسة بشأن هذه الدول. وحثت اللجنة الجمعية العمومية على دعم العمل الجاري في الإيكاو لتحسين القواعد القياسية للطيران في المنطقة والاستمرار بالمساهمة فيه.

٧-٢٤ واستعرضت اللجنة التقيح رقم ١ لورقة العمل A41-WP/301، المقدمة من ساموا بمشاركة من جزر كوك وكيريباتي وناورو وبابوا غينيا الجديدة وجزر سليمان وتونغا وتوفالو وفانواتو و مكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، التي تعرضت المستجدات بشأن العمل القائم في سبيل معالجة النتائج الرئيسية للاجتماع الإقليمي الأول لوزراء الطيران في دول المحيط الهادئ. وأشادت اللجنة بالتقدم المحرز حتى الآن، بالإضافة إلى المستجدات الواردة في الورقة A41-WP/261. وحثت الجمعية العمومية على تزويد مكتب سلامة الطيران للمحيط الهادئ بالتقرير الفني اللازم لمواصلة إنشاء منظمة إقليمية محسنة لدعم مراقبة سلامة وأمن الطيران في الدول الجزرية الصغيرة في المحيط الهادئ، وبالتالي دعم الجهود نحو التعافي الآمن للطيران وإمكانية التواصل بين هذه الدول.

٨-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/60، المقدمة من الولايات المتحدة بمشاركة من الجمهورية الدومينيكية وتايلند، التي تتضمن اقتراحاً بوضع قاعدة بيانات مركزية في الإيكاو لتوثيق امتثال المجموعات الرئيسية للوائح التنظيمية النموذجية واللوائح التنظيمية المنسقة إقليمياً التي تستخدمها الدول والمنظمات الإقليمية المختلفة. ووافقت اللجنة على إحالة التوصيات إلى المجلس لمواصلة النظر فيها رهناً بالأولويات القائمة وقيود الميزانية.

٩-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/290، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ من الدول الأعضاء، التي تعرضت نشاط المساعدة الفنية الذي يرمي إلى دعم المطارات الأفريقية فيما يتعلق بتعزيز عمليات أكثر

أمناً لتشغيل المطارات، بالشراكة مع المجلس الدولي للمطارات - فرع أفريقيا والاتحاد الأوروبي - السلامة الأفريقية في الطيران. كما شجعت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية الأخرى على تيسير هذه المبادرة ودعمها.

١٠-٢٤ وأحيط علماً بأوراق المعلومات المقدمة من تشيكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه ٢ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، بمشاركة من البرازيل (A41-WP/283)؛ ومن إكوادور بتأييد من دولة بوليفيا متعددة القوميات وبنما وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية (A41-WP/587).

خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا

١١-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/103، المقدمة من المجلس، التي تتضمن تقريراً عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا (AFI plan). وأشارت اللجنة إلى أن التقدم الكبير في تعزيز سلامة الطيران في أفريقيا قد تحقق نتيجة للعمل الهام والإجراءات المتخذة من خلال الخطة بالتعاون مع الشركاء في الطيران. كما اعترفت بأن الوضع الحالي بحاجة إلى بذل جهود إضافية وإلى الموارد والوقت لدعم وتعزيز المنجزات المحققة حتى الآن، وذلك من خلال تقديم المساعدة الفنية للدول من أجل تعزيز قدراتها الرقابية في مجال السلامة ودعم بلوغ أهداف الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) في المنطقة.

١٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/265، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن الدول الأعضاء فيها^٣، التي تؤكد على الإنجازات الكبيرة التي تحققت من خلال تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا، والتشديد في الوقت نفسه على الدور الذي تقوم به الدول الأفريقية واللجنة الأفريقية للطيران المدني والمنظمات الإقليمية لرقابة السلامة الجوية (RSOOs) في تسخير التعاون والتعاقد مع الإيكاو من أجل معالجة أوجه القصور وتعزيز القدرات الرقابية في مجال السلامة في الدول. وأيدت اللجنة بالتالي الاستمرار بتنفيذ الخطة باعتبارها إطاراً رئيسياً لمعالجة أوجه القصور المتصلة بالسلامة في القارة الأفريقية، بالإضافة إلى تمديد فترتها من عام ٢٠٢٤ إلى عام ٢٠٣٠، وبمقتضى ذلك حثت الدول والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية وأوساط الصناعة على مواصلة تقديم المساهمات المالية والعينية وغيرها لدعم تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا.

١٣-٢٤ وأحيط علماً بورقة المعلومات (A41-WP/300) المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ دولة من الدول الأعضاء.

خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا

١٤-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/40، المقدمة من المجلس، التي تتضمن تقريراً عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL). واعترفت اللجنة بأن هذه الخطة قد أظهرت بشكل تدريجي النضج لتحقيق طموحاتها وأهدافها المتمثلة في دعم الزيادة المستدامة في مستوى التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة لأنظمة مراقبة أمن الطيران والامتثال لأحكام الملحق السابع عشر - أمن الطيران، والملحق التاسع - التسهيلات، بالرغم من التحديات التي تشكلها جائحة فيروس كورونا. وقد تحقق ذلك عبر بناء الخبرة الفنية ومواءمة العمليات من خلال مخطط الخبراء التعاوني، وتبادل الموارد والمعلومات، وتبني التطورات التكنولوجية واعتماد أفضل الممارسات. وقد وضع مخطط الخبراء التعاوني مع مجموعة من الخبراء

الموجودين في المنطقة لدعم تنفيذ أنشطة برنامج عمل خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا وتنفيذ مشاريع خاصة بالدول باستخدام خبراء متخصصين موجودين بالفعل في أفريقيا.

١٥-٢٤ وأكدت اللجنة أيضاً على أهمية وضع آلية تمويل مستدامة للخطة، تمكن بالتالي من إنجاز المشاريع الخاصة بالدول وبدء أنشطة جديدة لمعالجة الأسباب الأساسية لمجالات القصور المستمرة، كما حددها تحليل نتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. وسوف يساهم كل من تحسين الكفاءات وإلغاء الازدواجية، وتعزيز التعاون والتعاقد الإقليمي، والدعوة لزيادة أنشطة التحقق، في تحديد خصائص التخطيط الطويل الأجل والاستراتيجيات المتعلقة به للحفاظ على أهمية الخطة وضمانها. كذلك أشارت اللجنة إلى أن تمديد فترة الخطة من عام ٢٠٢٤ إلى عام ٢٠٣٠ تمثيلاً مع خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، على أساس تمويل كافٍ، أمر أساسي للحفاظ على تنسيق تطوير وتعزيز أمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا.

-
- ^١ الجزائر، بنن، بوسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، الكامرون، كابو فيردي، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية الكونغو، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إيسواتيني، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا-بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، ناميبيا، موزامبيق، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرنسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، السودان، تنزانيا، توغو، تونس، أوغندا، زامبيا، زيمبابوي.
- ^٢ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، تشيكيا، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبرغ، مالطا، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد.
- ^٣ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، جمهورية مولدوفا الديمقراطية، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النروج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.