



الجمعية العمومية
الدورة الثانية والأربعون

蒙特利尔，2025/9/23 إلى 2025/10/3

اللجنة الفنية
التقرير

اعتمده اللجنة الفنية التابعة للجمعية العمومية
وأُنشر بموجب سلطة الأمين العام



الجمعية العمومية
الدورة الثانية والأربعون

蒙特利尔，2025/9/23 إلى 2025/10/3

اللجنة الفنية
التقرير

اعتمده اللجنة الفنية التابعة للجمعية العمومية
وأُنشر بموجب سلطة الأمين العام

تَشْرُّفُ هَذِهِ الْوَثِيقَةِ فِي طَبَعَاتٍ مُسْتَقْلَةٍ بِالْلُّغَاتِ الْعَرَبِيَّةِ وَالْإِسْبَانِيَّةِ وَالْأَنْجِلِيزِيَّةِ
وَالْأَرْوَسِيَّةِ وَالصِّينِيَّةِ وَالْفَرْنَسِيَّةِ
مُنظَّمة الطِّيَّرَانَ الْمَدْنِيَّ الْدُولِيَّ

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة موقع الإيكاو على الرابط www.icao.int.

الدورة الثانية والأربعون - ٢٠٢٥

الْوَثِيقَةُ 10222 — تَقْرِيرُ اللَّجْنَةِ الْفَنِيَّةِ

Order Number: 10222

ISBN 978-92-9275-956-8

© ICAO 2025

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام
لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل أو بأي وسيلة، دون الحصول على إذن كتابي
مبقى من **مُنظَّمة الطِّيَّرَانَ الْمَدْنِيَّ الْدُولِيَّ**.

الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

蒙特利尔，2025/9/23 إلى 2025/10/3

تقرير اللجنة الفنية

المحتويات

الصفحة

1	معلومات عامة.....
2	جدول الأعمال وترتيبات العمل.....
	تقرير عن جدول الأعمال
2	الخطط العالمية للسلامة الجوية والملاحة الجوية..... البند رقم : ٢٣
9	المبادرات ذات الأولوية في مجال السلامه الجوية والملاحة الجوية..... البند رقم : ٢٤
56	المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية..... البند رقم : ٢٥

A-1	قائمة الوثائق وورقات العمل المرتبطة بأعمال اللجنة الفنية..... المرفق
-----	---

قائمة القرارات

5	القرار ١/٢٣ (أعيد ترقيمه ٦-٤٢) تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية.....
12	القرار ١/٤٢ (أعيد ترقيمه ٩-٤٢) بيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية
40	القرار ٢/٢٤ (أعيد ترقيمه ٧-٤٢) دعم سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية
45	القرار ٣/٢٤ (أعيد ترقيمه ٨-٤٢) بيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية
53	القرار ٤/٢٤ (أعيد ترقيمه ١٠/٤٢) التعاون الإقليمي والمساعدة بهدف سد الثغرات في مجال السلامة
61	القرار ١/٢٥ (أعيد ترقيمه ١١/٤٢) استبدال الهالونات

تقرير اللجنة الفنية

المقدم إلى الجمعية العمومية

معلومات عامة

-١ عقدت اللجنة الفنية خمس جلسات يومي ٢٠٢٥/٩/٢٥ و ٢٠٢٥/٩/٢٩ .

-٢ انتُخب السيد ديكلن فيتزباتريك (إيرلندا) رئيساً للجنة في الجلسة العامة الثانية للجمعية العمومية. وانتُخبت اللجنة الفنية في جلستها الأولى السيد لويس ريكاردو دي سوسا ناسيمنتو (البرازيل) نائباً أول للرئيس بناءً على ترشيح من الجمهورية الدومينيكية بتأييد من كوت ديفوار والهند. وبناءً على ترشيح من أستراليا وبتأييد من الكاميرون وكازاخستان، انتُخبت اللجنة أيضاً السيدة توسكا سيم (ناميبيا) نائباً ثانياً للرئيس. وبناءً على ترشيح من مالطا وبتأييد من بنغلاديش وفنزويلا، انتُخبت اللجنة السيد شوان مياو (الصين) نائباً ثالثاً للرئيس.

-٣ وحضر ممثلون من نحو ١٩٢ دولة متعاقدة و٥٨ وفداً مراقباً جلسة واحدة أو أكثر من جلسات اللجنة الفنية.

-٤ أما أمينة اللجنة الفنية، فقد كانت السيدة م. ميركيل، مديرية إدارة الملاحة الجوية. وعمل كل من السيد ب. لوشيانى، نائب المدير لشؤون الملاحة الجوية والسلامة الجوية (ANS)، والسيد س. دا سيلفا، نائب المدير بالإذابة لشؤون الرصد والتحليل والتنسيق، نائبين لأمينة اللجنة. كذلك حظيت اللجنة بمساعدة كل من السيد م. دو ليون، والسيدة أي. غيانغ، وكذلك من جانب أعضاء الأمانة العامة التالية أسماؤهم:

السيد ي. فتاح، رئيس قسم الأولويات المتعددة التخصصات (MP)
السيدة د. فلانagan، رئيسة وحدة التعاون الإقليمي في مجال السلامة الجوية (RSCU)
السيدة إ. نيم، رئيسة قسم إدارة السلامة (SM)
السيد ج. غيفان، رئيس وحدة دعم المراقبة (OSU)
السيد ل. جوناسون، رئيس قسم الاتصالات والملاحة والاستطلاع والطيف (CNSS)
ورئيس قسم النظم القابلة للتشغيل البيني العالمي (GIS) بالإذابة
السيدة ج. جورдан، رئيسة قسم طب الطيران (MED)
السيدة س. كيم، الرئيس بالإذابة، قسم إدارة الحركة الجوية (ATM)
السيدة س. نولز، الرئيس بالإذابة، قسم السلامة التشغيلية (OPS)
السيد ف. مالو، رئيس قسم نظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS)
السيدة ل. ميغيغان، رئيسة قسم سلامة البضائع (CSS) بالإذابة
السيد م. ميرينس، رئيس قسم تخطيط وتنسيق تنفيذ الدعم (ISPC)
السيد ج. ني، رئيس قسم تدقيق مراقبة السلامة والملاحة الجوية (OAS)
السيد ت. ثورمودسون، رئيس قسم التحقيق في الحوادث (AIG)
السيد ي. وانغ، رئيس قسم العمليات والبني التحتية في المطارات (AOI)

جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ناظرت اللجنة الفنية في البنود التالية من جدول الأعمال:
- ٥ البند ٢٣ من جدول الأعمال: التخطيط العالمي للسلامة الجوية والملاحة الجوية
 - البند ٤ من جدول الأعمال: المبادرات ذات الأولوية في مجالى السلامة الجوية والملاحة الجوية
 - البند ٢٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية
- الوثائق وورقات العمل المرتبطة بأعمال اللجنة الفنية مدرجة حسب بنود جدول الأعمال في المرفق بهذا التقرير.
- ٦ أما الإجراءات التي اتخذتها اللجنة الفنية فيما يخص كل بند من بنود جدول الأعمال فترت بشكل منفصل في الفقرات التالية. وتم ترتيب المواد وفقاً للتسلسل الرقمي لبنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة الفنية.

البند ٢٣ من جدول الأعمال: التخطيط العالمي للسلامة الجوية والملاحة الجوية

الخطة العالمية للسلامة الجوية

- ١-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/17 المقدمة من مجلس الإيكاو، والتي عرضت الطبعة الخامسة (٢٠٢٦) من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP، Doc 10004) لكي تعمدتها الجمعية. وتعرض الطبعة المنقحة من الخطة الاستراتيجية العالمية للتحسين المستمر للسلامة الجوية، وهي تُعد الوثيقة الرئيسية التي تُعد على أساسها الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية وتُنفذ. وأوصت اللجنة بأن تصدق الجمعية العمومية على طبعة ٢٠٢٨-٢٠٢٦ من الخطة.
- ٢-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/137 المقدمة من جمهورية كوريا وورقة العمل A42-WP/175 المقدمة من سنغافورة، بالاشتراك مع نيوزيلندا والفلبين ومؤسسة سلامة الطيران (FSF) والمجلس الدولي لطيران رجال الأعمال (IBAC) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، بشأن طبعة ٢٠٢٨-٢٠٢٦ من الخطة. واتفقت اللجنة على أن تقدم الإيكاو الدعم اللازم للدول الأعضاء من أجل وضع وتنفيذ خطط وطنية للسلامة الجوية تتماشى مع أحدث طبعة من الخطة العالمية. كما اتفقت اللجنة على أن تنظر الإيكاو، من خلال مجموعات الخبراء المختصة، في إدراج آليات لتعزيز تخطيط السلامة المستند إلى البيانات، وذلك من خلال تحديد المخاطر التشغيلية العالمية التي تهدد السلامة، وكذلك المخاطر التشغيلية المتعلقة بالمناخ، بما في ذلك ظواهر الأرصاد الجوية الهامة والآذنة في التطور وما يرتبط بها من عوامل بيئية، في الطبعات القادمة من الخطة و/أو الوثائق التي تعالج هذه المسألة.
- ٣-٢٣ أحاطت اللجنة علمًا بورقتي المعلومات المقدمة من الصين (A42-WP/603) والمملكة العربية السعودية (A42-WP/92 Revision No.1).

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

٤-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/31 المقدمة من مجلس الإيكاو، والتي دعت إلى اعتماد تحديث كبير للخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) Doc 9750 – الطبعة الثامنة، واقتصرت تصوّراً عاماً للطبعة التاسعة. تورد الطبعة الثامنة من الخطة، المتاحة من خلال بوابة الإلكترونيّة للخطة العالمية للملاحة الجوية (<https://www4.icao.int/ganpportal>)، الأولويات العالميّة التي وضعتها الجمعيّة العموميّة للإيكاو خلال دورتها الحادي والأربعين والخطة الاستراتيجيّة للإيكاو ٢٠٢٦-٢٠٥٠. وتقدّم الطبعة تحديداً لاستراتيجيّة الخطة العالميّة للملاحة الجوية؛ وإرشادات بشأن تنفيذ النهج القائم على الأداء لتحسين عمليّة تخصيص الموارد؛ وتحديث إطار أداء الخطة من حيث البيئة والقدرة على الصمود في وجه الأزمات؛ وتحديثاً لإطار حزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)؛ والربط بين إطار التحسينات وخارطة الطريق لمفهوم العام للخطة وذلك بهدف تعزيز وضوح العلاقة بين المستويات الاستراتيجيّة والفنّيّة للخطة، كما طلب في المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) والدورة الأربعين للجمعيّة العموميّة للإيكاو.

٥-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/192 المقدمة من تايلاند، بالاشتراك مع سنغافورة، وبتأييد مشترك من الولايات المتحدة، والتي أبرزت التحدّيات المتعلّقة باستقرار إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) وهيكله، وهي تحديات تعيق التنفيذ. ولمعالجة هذه التحدّيات، اقترحت الورقة تبسيط إطار حزم التحسينات والدعوة إلى إنشاء "مسار مصغّر" لتنفيذ الإطار. كما أبرزت الورقة أن النهج القائم على الأداء يُطبق على نطاق محدود واقتصرت تقديم الدعم من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتتنفيذ (PIRGs) بهدف مساعدة الدول والأقاليم في الإبلاغ عن أدائها بطريقة شاملة ومنسقة.

٦-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/202 المقدمة من الصين وسنغافورة وبتأييد من الجمهوريّة الدومينيكيّة بشأن تحقيق التكامل بين مبادرات تحسين العمليّات فيما بين أقاليم الإيكاو. ومع الإقرار بأنّ الأقاليم لها أولويات مختلفة وتفذّ الخطة العالميّة للملاحة الجوية بوعرة مقاومة نظراً إلى احتياجاتها وتحدياتها الخاصة، أقرت اللجنة بالحاجة إلى مراعاة التكامل الفعّال بين الأقاليم فيما يخص تنفيذ مبادرات تحسين العمليّات، وذلك دعماً لإرساء منظومة ملاحة جوية متكمّلة ومنسقة وسلسة وقابلة للتشغيل البيني عالمياً.

٧-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/432 المقدمة من بيرو وبدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)*، والتي سلطت الضوء على التحدّيات المتعلّقة بمواءمة خطّتها الوطنيّة للملاحة الجوية مع الخطة العالميّة للملاحة الجوية. واقتصرت الورقة تمديد دورة تحديث الخطة العالميّة للملاحة الجوية لإتاحة الوقت الكافي للدول لتحديث خطّتها الوطنيّة، وتمكن تنفيذ عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران على نحو فعال ومنسق وقابل للتشغيل البيني، بالتنسيق مع أوساط الطيران في الدولة. كما طلبت الورقة من الإيكاو تكثيف جهودها لتوفير وثائق الخطة العالميّة للملاحة الجوية بجميع لغات الإيكاو الرسمية الست.

٨-٢٣ أوصت اللجنة بأن تصدق الجمعيّة على الطبعة الثامنة من الخطة العالميّة للملاحة الجوية. ونظراً للتحديات والمقتراحات الواردة في ورقات العمل A42-WP/202 و A42-WP/432، أيّت اللجنة التصور المقترن للطبعة التاسعة من الخطة وانفقت على أن تضع الإيكاو وتشير إرشادات بشأن مسار مصغّر للتنفيذ يتضمّن خطوات عملية وجداول زمنية واضحة للدول. وانفتقت اللجنة أيضاً على أن تُيسّر الإيكاو استخدام الإرشادات الواردة في إطار الخطة للإبلاغ عن أدائها بطريقة شفافة وشاملة ومنسقة. كما

* بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكوبا والجمهوريّة الدومينيكيّة وإيكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وأوروغواي

انفقت اللجنة على أن تضع الإيكاو إرشادات لتحقيق التكامل بين المبادرات في أنحاء الأقاليم، بما في ذلك نهج لتحديد مجموعة ثُنِيَا من مبادرات الخطة لتنفيذها على المستوى العالمي مع إعداد الجداول الزمنية المرتبطة بها، ونهج يسمح للأقاليم المجاورة بتحديد مجموعة مشتركة من مبادرات الخطة والجداول الزمنية للتنفيذ فيما بينها. كما وافقت اللجنة على اقتراح تمديد مدة دورة تحديث الخطة إلى ست سنوات والتركيز على تقديم الدعم للدول في تنفيذ الخطة وإعداد الخطط الوطنية. وأشارت اللجنة إلى أن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية كان قد تناول مسألة ترجمة الخطة وأن "الإيكاو قد وفرت المستوى الاستراتيجي العالمي الوارد في الخطة العالمية للملاحة الجوية (نسخة قابلة للطباعة) بلغات العمل المست للإيكاو" على النحو الوارد في التوصية ١١-١ للمؤتمر AN-Conf/13. وعلاوةً على ذلك، أحيط علماً بأن الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو العمومية قد أحالت اقتراحاً مماثلاً إلى المجلس، الذي اعترف بأهمية ترجمة الخطة بأكملها، مع مراعاة الأولويات الحالية وتوفّر الموارد الإضافية من خارج الميزانية.

٩-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/209 المقدمة من البرازيل، والتي تناولت الأثر الذي قد تحدثه تدابير الأمن والتسييلات وغيرها من إجراءات ما قبل صعود الطائرة على كفاءة عمليات الطيران. واقتصرت أن تقوم الإيكاو بالتوافق بين مبادئ الكفاءة الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) والبرامج الأخرى من خلال إجراء دراسة شاملة لتحديد الأماكن التي تؤثر فيها إجراءات ما قبل الصعود بشكل كبير على الكفاءة، ووضع مؤشرات أداء رئيسية (KPIs) في هذا الشأن لضمان وجود صلات متبادلة بين الخطط العالمية. كما اقترحت الورقة أن تُعد الإيكاو مواد وأدوات فنية لمساعدة الدول في جمع مؤشرات الكفاءة في مرحلة ما قبل الصعود إلى الطائرة وتحليلها والإبلاغ عنها، كما حثت الدول على تعزيز تبادلاتها الطوعية للمعلومات. وأقرت اللجنة بأهمية زيادة مستوى التوافق بين الخطط العالمية للملاحة الجوية والسلامة الجوية وأمن الطيران، واتفقت على إحالة الاقتراح إلى مجموعة/مجموعات الخبراء المختصة لمزيد من النظر والتقييم، مع إيلاء الاعتبار الواجب للأولويات القائمة والموارد المتاحة.

١٠-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/341 المقدمة من سنغافورة والإمارات العربية المتحدة والمجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)، حيث قدمت الورقة المفهوم التشغيلي (CONOPS) لنظام الحركة الجوية المتكامل (CATS) المعدة من جانب دوائر الصناعة. وشجعت اللجنة على تقديم المقترفات إلى مجموعات الخبراء المختصة في الإيكاو لكي تنظر في إدراج هذا المفهوم وأهدافه الاستراتيجية عند إجراء المراجعات القادمة للمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (GATMOC)، الوثيقة (Doc 9854) والخطة العالمية للملاحة الجوية، بالإضافة إلى مبادرات أخرى مثل التقليل الجوي المتقدم (AAM) وعمليات المجال الجوي العلوي (HAO).

١١-٢٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/527 المقدمة من إيران (جمهورية إيران الإسلامية)، والتي أشارت فيها إلى التحديات المرتبطة بالعقوبات المفروضة على الطيران المدني وأثرها على قدرة الدولة على تطوير نظام الملاحة الجوية ليبيا بما يتماشى مع أحكام الإيكاو والخطة العالمية للملاحة الجوية. وأشارت اللجنة إلى أن العقوبات لم تقتصر على الملاحة الجوية، وأن هذه المسألة قد أثيرت خلال دورات سابقة للجمعية من جانب العديد من دول، بما في ذلك إيران (جمهورية إيران الإسلامية). كما أحاطت اللجنة علماً بأن أثر العقوبات على الطيران المدني، بما في ذلك التخطيط لتحسين خدمات الملاحة الجوية يخرج عن نطاق الخطة العالمية للملاحة الجوية ويتجاوز مهمة مجموعات الخبراء في الإيكاو. وأكدت اللجنة أن موضوع العقوبات يخرج عن نطاق اللجنة الفنية، وذكرت بأن اللجنة الاقتصادية، خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية، أقرت بأن العقوبات مسألة معقدة وسياسية وحساسة، وأن هذه الأمور ينبغي عرضها على رئيس المجلس الذي سبق وأن بذل مساعيه الحميدة في مثل هذه المسائل.

١٢-٢٣ أحاطت اللجنة علمًا بورقات المعلومات المقدمة من بوليفيا (الجمهورية المتعددة القوميات) (A42-WP/345)، والصين (A42-WP/589) A42-WP/594 و A42-WP/595 و A42-WP/607 و A42-WP/596، واليابان (A42-WP/543)، والمملكة العربية السعودية (A42-WP/537)، ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر* (ASECNA) (A42-WP/378) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) (A42-WP/522) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) (A42-WP/350).

١٣-٢٣ في ضوء المناقشة بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية في إطار هذا البند من جدول الأعمال وورقة العمل A42-WP/225 في إطار البند ٢٤، اتفقت اللجنة على رفع القرار التالي إلى عنایة الجلسة العامة لاعتماده، ليحل محل قرار الجمعية ٦-٤١.

القرار ١/٢٣ : تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل آمن ومنظم عبر التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى؛

ولما كانت الإيكاو قد وضعت أهدافاً استراتيجية في الخطة الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠، بما في ذلك أهداف تتعلق بالسلامة والسرعة والكفاءة؛

وإقراراً بأهمية وجود أطر عالمية وخطط إقليمية ووطنية لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الأطر العالمية؛

وإقراراً بأن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة وسعة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناقض في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة وتطور نظام الملاحة الجوية على التوالي؛

٢- تقرر أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة، مع ضمان الاستقرار والتناقض على النحو اللازم؛

٣- تقرر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتآزر والتنسيق الوثيق مع جميع الجهات المعنية؛

* نيابة عن بنين وبوركينا فاسو والكامبود وجمهوريّة أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وغينيا الاستوائية وفرنسا وغابون وغينيا - بيساو ومدغشقر ومالي وموريطانيا والنيجر ورواندا والسنغال وتونغو

- ٤- تقر أنّه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق الخطط التنفيذ الإقليمية وشبكة الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني الدولي؛
- ٥- تحت الدول الأعضاء على إيجاد حلول مستدامة كي تمارس بالكامل مسؤولياتها المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية والتي يمكن تحقيقها من خلال تقاسم الموارد والاستعانة بالموارد الداخلية و/أو الخارجية مثل المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية وبخبرة الدول الأخرى؛
- ٦- تحت الدول الأعضاء على أن تثبت تمتّعها بالإرادة السياسية الالزمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك المحددة بواسطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، من خلال الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الإيكاو على الصعيد الإقليمي؛
- ٧- تحت الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وكذلك للخطط الإقليمية والوطنية، مع تقاضي الأزدواجية في الجهود؛
- ٨- تدعو الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبكة إقليمية وطنية على أساس إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- تكلّف الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنها بفعالية، وتوفير ما يلزم من دعم إلى الدول الأعضاء لإعداد وتنفيذ الخطط الوطنية؛
- ١٠- تعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤١-٦ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

وانطلاقاً من التأكيد مجدداً أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي، تمشياً مع الهدف المتمثل في خفض معدلات الوفيات إلى الصفر في الطيران الدولي، على النحو الوارد في الخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠؛

وإقراراً بأن السلامة الجوية مسؤولية تقاسمها الإيكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

وإقراراً بأن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛

وإشارة إلى أن نظام الطيران المدني الدولي الذي يتميز بالسلامة والمتانة والاستدامة يُسهم في التنمية الاقتصادية للدول وصناعاتها؛

وإقراراً بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛

وإقراراً بأن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأهداف والغايات والمؤشرات لمعالجة الصعوبات التنظيمية وإدارة مخاطر السلامة التشغيلية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛

وإقراراً بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية للسلامة الجوية (RASGs) مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هيئات وأنشئ التعاون القائمة فعلاً؛

وإشارة إلى النية في تطبيق نهج قائم على تقييم المخاطر لإدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأدلة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛

وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطوة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية، من خلال إطار مرجعي محكم ومشترك لجميع الجهات المعنية؛

وإشارة إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء الاستفادة من نظم مراقبة السلامة لاعتماد نهج إدارة السلامة في برامج السلامة الوطنية الخاصة بها؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١ تشدد على الحاجة إلى التحسين المستمر للسلامة الجوية عن طريق خفض عدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار عمليات النقل الجوي، في جميع أنحاء العالم؛
- ٢ تشدد على أن الموارد المحدودة لأوساط الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم التي تلتزم المساعدة لتنسيير عملية تنفيذ برامج السلامة الوطنية، بما في ذلك تعزيز مراقبة السلامة؛
- ٣ تحث الدول الأعضاء على تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تقضي إلى الوفيات؛
- ٤ تحث الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع أصحاب المصلحة من أجل تنفيذ الخطط الإقليمية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تقضي إلى الوفيات؛
- ٥ تحث الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية على مشغليها للامتنال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغل أجنبى يحلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة لحفظ على السلامة الجوية؛
- ٦ تشجع الإيكاو على مواصلة إعداد وتحديث المواد الإرشادية والأدوات الازمة لإعداد وتنفيذ خطط السلامة الجوية الإقليمية والوطنية.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛ وإذ اعتمدت في القرار ٩-٤ بياناً موحداً بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛ ومع إدراك أهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من سلة التدابير المتاحة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو في مجال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛ وإندراكاً لأن العديد من الدول والأقاليم تعمل على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية من أجل تحديث أنظمة الملاحة الجوية لديها وإندراكاً تحسينات جذرية عليها؛ وإندراكاً لأن البنية الموجهة نحو الخدمة تعزز توفير خدمات الملاحة الجوية بشكل آمن وفعال ومرن؛ وإندراكاً لأن تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة وتوفير المواد الإرشادية يمكن أن يساعد الدول في إدخال التحسينات التشغيلية بطريقة فعالة من حيث التكلفة من خلال اعتماد أنظمة متقدمة دون المرور بخطوات وسيطة؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١ تكفل المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢ تدعو الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخفيض والتنفيذ وقطع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتخفيض وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتconcمة مع الأهداف المتconcمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛
- ٣ تدعو الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتنفيذ تحسينات تشغيلية كجزء من استراتيجيةيتها الوطنية لخفض الآثار المترتبة على البيئة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن عمليات الطيران الدولي؛
- ٤ تدعو الدول ومجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخفيض والتنفيذ وقطع الطيران إلى تزويد الإيكاو، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ حكامها؛
- ٥ تدعو مجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخفيض والتنفيذ إلى استخدام الأدوات الموحدة للإيكاو أو الأدوات الإقليمية الملائمة من أجل القيام برصد تنفيذ نظم الملاحة الجوية، والتعاون مع الإيكاو في القيام بالتحليل المرتبط بذلك؛
- ٦ تكفل المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي، على أن يشمل ذلك، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المرتبطة بتنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- ٧ تحث الدول التي تعكف على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية، بغرض تحديث نظم الملاحة الجوية لديها أن تنسق مع الإيكاو وتواءم خططها ضمن إطار مجموعاتها الإقليمية للتخفيض والتنفيذ من أجل ضمان المواءمة على الصعيد الإقليمي والاتساق والتشغيل البني على الصعيد العالمي؛

-٨ توجه المجلس إلى مواصلة تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك وضع خارطة طريق للحد الأدنى من القدرات اللازمة لتطوير منظومة الملاحة الجوية والداول الزمنية للتنفيذ العالمي، مع الحرص على مواكبتها التطورات التكنولوجية والاحتياجات التشغيلية؛

-٩ تطلب من الإيكاو إدراج مبادئ البنية الموجهة نحو الخدمة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، وذلك لتوجيهه مقدمي خدمات الملاحة الجوية لدى قيامهم بخطيط وتنفيذ أنظمة مرنة وقابلة للتشغيل البيئي على مستوى العالم وقدرة على تلبية احتياجات المستقبل لدعم إدارة الحركة الجوية بشكل سلس؛

-١٠ تدعوا الإيكاو إلى التقدم في وضع المواد الإرشادية المتعلقة بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال التقيحات القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة ونتائج المعايير المتعلقة بتنفيذ التحسينات التشغيلية.

البند ٤٤ من جدول الأعمال: المبادرات ذات الأولوية في مجال السلامة الجوية والملاحة الجوية

١-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/23، التي قدمها مجلس الإيكاو، بشأن العرض العام للمبادرات والأنشطة الرئيسية في مجال سلامة الطيران والملاحة الجوية خلال الفترة الثلاثية ٢٠٢٨-٢٠٢٦، بما يتماشى مع خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ وخطة أعمالها للفترة ٢٠٢٨-٢٠٢٦. وحددت ورقة العمل أيضاً اتجاهات السلامة وسلطت الضوء على الأعمال الجارية والعمل في المستقبل لمعالجة المخاطر المرتبطة بها. وحثت اللجنة الدول، إلى جانب المنظمات الدولية وبمساعدة قطاع الطيران عند الاقتضاء، على تقديم الدعم والتبرعات، سواء المالية أو العينية، لإلزام المبادرات والأنشطة الرئيسية. وحثت اللجنة الدول أيضاً على مراعاة مبادرات الإيكاو وأنشطتها عند تخطيط وتنفيذ تدابيرها الخاصة بتعزيز سلامة الطيران وكفاءة الملاحة الجوية.

٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/30 التي قدمها المجلس، والتي تضمنت تقريراً عن نتائج المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/14) وإجراءات المتابعة التي اتخذتها الإيكاو. وأكدت اللجنة مجدداً أن التنفيذ الفعال لتوصيات المؤتمر يقتضي بذلك جهود منسقة وتوفير موارد كافية ومشاركة مستمرة من جانب الإيكاو والدول الأعضاء على حد سواء. وأشارت اللجنة إلى المنافع والتحديات المرتبطة بعقد اجتماعات على مستوى الشعبة قبل انعقاد الجمعية العمومية للإيكاو، وأقرت بالجهود المستمرة التي تبذلها المنظمة لزيادة كفاءة وفعالية اللجنة الفنية للجمعية العمومية للإيكاو.

التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها

٣-٢٤ استعرضت اللجنة ورقات العمل التالية: A42-WP/43، المقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات وكازاخستان، وأ42-WP/48، المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (IAC) نيابة عن بيلاروس وقيرغيزستان والاتحاد الروسي وطاجيكستان وأوزبكستان؛ وA42-WP/330، المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرباط طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والمجلس الدولي للمطارات برعاية مشتركة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة؛ وأ42-WP/480، المقدمة من جمهورية إيران الإسلامية. وأبرزت ورقات العمل هذه الشواغل المتعلقة بنشر التقارير النهائية للتحقيقات في الوقت المناسب وضمان قيام الدول التي لديها قدرات محدودة في مجال الطيران ولا تملك موارد كافية لتأسيس سلطة وطنية مستقلة للتحقيق في الحوادث (AIA) وتشغيلها على النحو الملائم بالاستفادة من خدمات المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والواقع (RAIO) بطريقة فعالة. وانطلاقاً من إدراك الشواغل والتحديات المتعلقة بنشر التقارير النهائية للتحقيقات في الوقت المناسب، حثت اللجنة الدول على الالتزام بالأطر الزمنية المنصوص عليها في الملحق

الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطيران". وفي الوقت نفسه، أحاطت اللجنة علماً بالقدم المحرز في آليات التعاون في مجال التحقيق في الحوادث والوقائع، بما يشمل تقديم الدعم إلى الدول ذات القدرات المحدودة من خلال الارتباط بآليات التعاون في إطار المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع لضمان إجراء تحقيقات مستقلة. علاوة على ذلك، أقرت اللجنة بأن المشاركة في المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع لا تعني أن الدول ستتخلى عن سيادتها أو سلطتها أو مسؤولياتها فيما يتعلق بالتحقيق في الحوادث. وإلى جانب ذلك، نوهت اللجنة بآليات الإيكاو القائمة التي تأخذ بنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتنقيق مراقبة السلامة الجوية لتيسير قيام الإيكاو برصد أنشطة المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع التي توكلها الدول للقيام بها من خلال ترتيبات رسمية، فضلاً عن عمليات المراجعة التي تجريها بشأن مسؤوليات التحقيق في الحوادث ذات الصلة، بما في ذلك نشر التقارير النهائية للتحقيق في الحوادث والوقائع في الوقت المناسب. واتفقت اللجنة على إحالة مضمرين ورقات العمل هذه إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة دراستها والنظر فيها.

٤-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/49، التي قدمتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (IAC) نيابة عن أرمينيا وبيلاروس وقيرغيزستان والاتحاد الروسي وطاجيكستان وأوزبكستان، والتي تناولت قضايا تتعلق بتحسين كفاءة نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع (ADREP) وتبادل البيانات في هذا الشأن وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. واحاطت اللجنة علماً بأنه يجري حالياً إدخال تحديثات على نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع التابع للإيكاو وعلى التصنيف المندرج في هذا النظام بحيث يتتفق مع أحدث التقنيات. وأقرت اللجنة بأنه لا توجد قواعد وتوصيات دولية تشير إلى أدوات أو برمجيات خاصة لنظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع أو توصي باستخدامها، لكنها أوصت بإحالة مضمون ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة دراسته.

٥-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/196 التي قدمتها الصين، والتي سلطت الضوء على فوائد اتباع نهج دولي موحد لواجهات تنزيل البيانات المخزنة في مسجلات الطيران. وفي معرض إقرار اللجنة بكلٍ من الفوائد والشواغل المتعلقة بسلامة البيانات، فقد أوصت بإحالة المسألة إلى المجموعة ذات الصلة في القطاع، إذ إنها ستكون أكثر استعداداً لمعالجة المسائل المتعلقة بالتشغيل البيني وشكل تنزيل البيانات المخزنة في مسجلات الطيران وملامته ووظيفته.

٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/411، التي قدمتها الأردن نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني * وشاركت في رعايتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (IAC)، والتي سلطت الضوء على التحديات المرتبطة بترجمة المصطلحات الفنية في النسخة العربية من الملحق الثالث عشر وتنفيذ المتطلبات المتعلقة باستقلالية التحقيق في الحوادث. وأوصت اللجنة بإطلاق أفرقة الخبراء المعنية على مضمون ورقة العمل هذه لمواصلة تحليلها والنظر فيها.

٧-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/496 التي قدمها المغرب، والتي أبرزت أهمية التنسيق الفعال بين هيئات التحقيق في الحوادث والمنظمات الحكومية الأخرى المعنية المسؤولة عن إعداد إطار شامل لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهم. بالإضافة إلى ذلك، اقترحت الورقة نقل سؤال البرنامج العالمي لتنقيق مراقبة السلامة الجوي بشأن المساعدة المقدمة لضحايا حوادث الطائرات وأسرهم من مجال التحقيق في الحوادث (AIG) إلى مجال المطارات والمساعدات الأرضية (AGA). وأقرت اللجنة بأن الإيكاو تستمر في القيام بمزيد من العمل المتعلق بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرهم. وأوصت اللجنة بإطلاق أفرقة الخبراء المعنية على مضمون ورقة العمل هذه لمواصلة دراستها وتحليلها.

٨-٢٤ وأحيطَ علماً بورقات المعلومات التالية: الورقة التي قدمتها الأرجنتين، وأيدتها بوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكواندور وغيانا وبينما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية)

* الجزائر والبحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

(A42-WP/413) والورقة التي قدمتها بليز نيابة عن الدول الأعضاء* في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) (A42-WP/404)، والورقة التي قدمتها كندا (A42-WP/272).

معالجة الإرهاب

٩-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/83، التي قدمتها المملكة العربية السعودية وشاركت في رعايتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومونولث الدول المستقلة (IAC)، والتي تناولت آثار التحول الرقمي في مقصورة القيادة الحديثة باعتباره عاملاً يساهم في إرهاق الطيارين المعرفى وإقالهم بالمعلومات. وأعربت اللجنة عن دعمها الواسع للورقة واتفقت على ضرورة تطبيق مبادئ التصميم التي تركز على الإنسان في تصميم مقصورة القيادة، إلى جانب التدريب على المهارات اللازمة لإدارة المعلومات الرقمية المعقدة بشكل فعال، كوسيلة للتخفيف من هذه المخاطر. وأعربت اللجنة عن دعمها للتعديل المقترن بإدخاله على المرفق (س) من قرار الجمعية العمومية ٤١-١٠، واتفقت على إحالة الإجراءات المقترنة الأخرى إلى المجلس لمواصلة النظر فيها، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات الخارجية عن الميزانية.

١٠-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/110، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، والتي حثت الإيكاو على وضع إرشادات ومواد تدريبية وأحكام تنظيمية عالمية بشأن مخاطر الإرهاب في مجال صيانة الطيران، والتصدي للتحديات التشغيلية والاستفادة من المواد الموجودة لتعزيز السلامة والمراقبة. وأقرت اللجنة بأهمية هذه المسألة واتفقت على إحالة الإجراء المقترن إلى المجلس لمواصلة النظر فيه، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات الخارجية عن الميزانية.

١١-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقات العمل التالية: A42-WP/87 المقدمة من الإمارات العربية المتحدة؛ وA42-WP/174 المقدمة من الهند؛ وA42-WP/258، المقدمة من بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وعمان والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) برعاية مشتركة من الجمهورية الدومينيكية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبى الحركة الجوية (IFATCA) والأيآتا؛ وA42-WP/424، التي قدمها المغرب، والتي تناولت موضوع معالجة الإرهاب. وأقرت اللجنة بأن متطلبات معالجة الإرهاب موصوفة في الملحق السادس — "تشغيل الطائرات" والملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية"، ومدعومة بالمواد الإرشادية المعمول بها، بما في ذلك "دليل مراقبة نهج معالجة الإرهاب" (Doc 9966). وأشارت اللجنة إلى أن العمل جارٍ بالفعل لاستعراض وتقدير الإرشادات المتعلقة بالإرهاب، واتفقت على إحالة مصامين ورقات العمل هذه إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيها.

١٢-٢٤ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده ولتحل محل المرفق (س) :
قرار الجمعية العمومية ٤١-١٠ :

* بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

القرار ٤/٢ : "البيان الموحد بسياسات ومارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية"

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت في القرار ٩-١٥ أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بياناً موحداً عن السياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد، بحيث يتضمن هذا البيان كل ما استجد حتى نهاية تلك الدورة؛

ولما كانت قد اعتمدت، بموجب القرار ٤-٤٠ ومرفقاته (أ) إلى (س) بأكملها، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛

ولما كانت قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ٤-٤٠ ومرفقاته (أ) إلى (س) ضمناً، وعدلت هذا البيان لمراجعة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة الثانية والأربعين؛

ولما كانت السياسات أو الأساليب ذات الصلة التي تقضي تطبيقاً مستمراً لفترة تتجاوز ثلاثة سنوات ينبغي اعتبارها سياسات مستمرة أو أساليب ذات صلة؛

ولما كانت المواد الواردة بالوثائق التنظيمية أو وثائق الإيكاو المقررة والمتوفرة، مثل الملحق والخطط العالمية والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة بمجتمعات الملاحة الجوية ينبغي استبعادها في العادة من البيانات الموحدة. ويترتب هذا الأمر بما في ذلك، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات؛

فإن الجمعية العمومية:

-١ تقرر ما يلي:

(أ) أن مرافقات هذا القرار تشکل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة وأساليب العمل التي تتوجهها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛

(ب) أن الإجراءات المرتبطة بكل جانب من جوانب السياسات المستمرة الواردة في المرافقات تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات.

-٢ تطلب من المجلس أن يبقى البيان الموحد بسياسات ومارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية خاضعاً للمراجعة وأن يبلغ الجمعية العمومية عندما يلزم إدخال تغييرات عليه؛

-٣ تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤-٤٠ ومرفقاته والقرار ٩-١٥.

المرفق (أ)

مجتمعات الملاحة الجوية العالمية

لما كان عقد اجتماعات الملاحة الجوية العالمية وظيفة مهمة من وظائف المنظمة، ويقتضي من الدول الأعضاء والمنظمة والإيكاو جهداً كبيراً وصرف أموال كثيرة؛

ولما كان من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون إلقاء أي عبء لا مبرر له على الدول الأعضاء وعلى الإيكاو؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١ أن تكون الاجتماعات التي يدعو المجلس إلى عقدها وتشارك فيها كل الدول الأعضاء على قدم المساواة هي الوسيلة الرئيسية للتقدم نحو حل المشكلات ذات الأهمية العالمية، بما في ذلك تعديل الملحق والخطط العالمية وإعداد الوثائق الأساسية الأخرى في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢ ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبث وما لم تظهر إمكانية التوصل إلى قرار بناء بشأنها، ولا بأس من مطالبة الاجتماعات التي تعقد على هذا الأساس بأن تجري مناقشات استطلاعية حول الأمور التي لم تتضح إلى الدرجة التي تسمح باتخاذ قرار محدد بشأنها؛
- ٣ يجب تنظيم هذه الاجتماعات بحيث تكون ملائمة على أفضل وجه لأداء المهمة الموكلة إليها وتتوفر التسويق اللازم فيما بين التخصصات الفنية التي تتطوّي عليها؛
- ٤ يجب ألا يعقد أكثر من اجتماعين من هذا النوع خلال السنة التقويمية، كما يجب أن يمر اثنا عشر شهرا على الأقل بين أي اجتماعين متتالين يعالجان بإسهاب نفس التخصص الفني، ما لم تقتضي الظروف الاستثنائية خلاف ذلك.

الإجراءات المتصلة بالقرار

- ١ قبل أن يقر المجلس إحالة أي موضوع إلى اجتماع عالمي، ينبغي له أن يحدد ما إذا كان في المستطاع معالجة ذلك الموضوع إما بالمراسلات مع الدول وإما باستخدام فرق الخبراء أو مجموعات الدراسة المعنية بالملاحة الجوية إذا كانت هذه الوسائل تسهل البت في الموضوع خلال الاجتماع.
- ٢ ينبغي أن يكون جدول الأعمال على قدر من الوضوح بحيث يحدد المهمة المطلوب القيام بها، ويحدد أنواع الخبرة المتخصصة التي سيحتاج إليها الاجتماع. وعندما تتضمن أعمال الاجتماع أكثر من تخصص فني واحد، ينبغي الحرص على الاستعانة بأقل عدد ممكن من أنواع الخبرات دون الإخلال بالكافأة.
- ٣ تسهيلاً لمشاركة كل الدول الأعضاء، ينبغي أن يضع المجلس خطة لبرامج الاجتماعات من شأنها أن تختصر إلى أدنى حد ممكن فترة استبقاء الموظفين الفنيين الذين توقفهم الدول، وذلك دون الإخلال بكفاءة الاجتماع.
- ٤ ينبغي أن تكون مدة الاجتماع كافية لبحث جميع بنود جدول الأعمال، والنظر في تقرير الاجتماع المحرر بلغات عمله والمموافقة على التقرير. وبعد الاجتماع تقوم الأمانة العامة بإدخال التعديلات الصياغية الطفيفة على تقرير الاجتماع ويتصحّح ما قد يكون فيه من أخطاء مطبعية.
- ٥ ينبغي إرسال جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية بطريق الجو عادة، على أن يرسل جدول الأعمال قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع، وترسل المستندات قبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد، أما بقية الوثائق فترسل بأسرع ما يمكن.

المرفق (ب)

فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

حيث إن فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية أثبتت أنها أداة قيمة للإسراع بحل المشكلات الفنية المتخصصة؛
وحيث إن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من فرق خبراء الملاحة الجوية دون الإفراط بلا داع في
إلقاء أي عبء على الدول الأعضاء أو على الإيكاو؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب أن تشكل فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية عندما يكون من الضروري التقدم في حل المشكلات الفنية المتخصصة التي لا يمكن للجنة الملاحة الجوية أن تحلها حلا ملائما أو سريعا من خلال الأجهزة الأخرى القائمة؛
- ٢- تكفل لجنة الملاحة الجوية أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق مناسبة لأغراض الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، وأن تكون واضحة ومحددة مع وضع مهلة زمنية ويجب الالتزام بها؛
- ٣- تستعرض لجنة الملاحة الجوية التقدم الذي تحرزه فرق الخبراء استعراضاً دوريًا، ويجب إنهاء عمل الفرق بمجرد إنجاز الأنشطة الموكلة إليها. ولا يسمح بالإبقاء على أي فريق ما لم تر لجنة الملاحة الجوية مبررا لهذا الاستمرار؛
- ٤- يجب أن تكون أنشطة فريق خبراء لجنة الملاحة الجوية موجهة قدر الإمكان نحو النهج القائم على الأداء خلال إعداد القواعد والتوصيات الدولية.

الإجراء المتصل بهذا القرار

ينبغي أن تقدم التقارير بشكل واضح على أنها مشورة مقدمة من مجموعة الخبراء إلى لجنة الملاحة الجوية وبحيث لا تقسر على أنها وجهات نظر الدول الأعضاء.

المرفق (ج)

شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات

حيث إن المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد صراحة الأغراض المستهدفة من الاعتراف بالشهادات والإجازات؛
وحيث إنه توجد عدة تفسيرات بشأن وجود أو عدم وجود التزام على الدول الأعضاء بالاعتراف بالشهادات والإجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها دول أخرى إلى أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على الطائرات المعنية أو طواقم قيادة الطائرات؛

وحيث إنه قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على طرز معينة من الطائرات أو إجازات طواقم قيادة الطائرات. وحيث إنه قد يعتبر من الأسباب عدم إصدار قواعد وتوصيات دولية لبعض تلك الطرز أو إجازات طواقم قيادة؛

إن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١ على كل الدول الأعضاء أن تعترف بصحبة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها الدولة الأعضاء التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والإقلاع منها، بشرط مراعاة أحكام المادتين ٣٢ (ب) و ٣٣ من اتفاقية شيكاغو؛
- ٢ يجب على الدول الأعضاء أن تعترف بالشهادات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة الأعضاء التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والإقلاع منها، ريثما يبدأ سريان القواعد الدولية التي تتعلق بفئات معينة من الطائرات أو طواقم قيادة الطائرات.

المرفق (د)

موظفو الطيران المؤهلون والأكفاء

حيث إن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية هو أمر مرهون بوجود العاملين المؤهلين الأكفاء؛

وحيث إن الدول الأعضاء تعاني من صعوبات في هذا الشأن بسبب نقص العاملين الأكفاء لخدمة منظومة النقل الجوي الحالية والمقبلة؛

وحيث إنه من الضروريبذل جهد خاص من أجل مساعدة الدول الأعضاء على الوفاء باحتياجاتها من الموارد البشرية؛
وحيث إن أنشطة التعليم التي تنفذها الإيكاو هي من الوسائل الفعالة التي تعين على فهم القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة؛

إن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١ تساعد الإيكاو الدول الأعضاء على تحقيق كفاءة العاملين في مجال الطيران والمحافظة على هذه الكفاءة من خلال برنامج الإيكاو للتدريب في مجال الطيران؛
- ٢ العمل بالمبادئ التالية في برنامج الإيكاو للتدريب على الطيران:
 - (أ) الدول الأعضاء هي المسؤولة عن موظفي الطيران المؤهلين؛
 - (ب) تضفي أولوية قصوى لأنشطة التعلم التي تدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
 - (ج) التعاون مع الدول الأعضاء وقطاع الطيران أمر أساسي لوضع وتنفيذ أنشطة التعلم لدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
 - (د) تضفي الأولوية على رعاية الأجيال المقبلة من المهنيين في مجال الطيران.
- ٣ لا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، ولكنها تقوم بإرشاد القائمين على تشغيل هذه التجهيزات.

٤- تساعد الدول الأعضاء بعضها البعض لتحقيق القدر الأمثل من الاستفادة من أنشطة التعلم لصالح موظفي طيرانها.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يساعد الدول الأعضاء على اتساق مستويات كفاءة موظفي الطيران. وتقوم هذه الجهد على ما يلي:
- (أ) تحليل البيانات لتحديد الأولويات والاحتياجات؛
 - (ب) تحديد احتياجات التدريب لتنفيذ أحكام الإيكاو؛
 - (ج) نهج قائم على الكفاءة.

المرفق (٥)

صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

حيث إن المجلس يضع خططاً إقليمية تبين التجهيزات والخدمات والإجراءات الإقليمية الإضافية المطلوب من الدول الأعضاء توفيرها أو استخدامها وفقاً للمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو؛

وحيث إن الخطط الإقليمية تقتضي التعديل من حين إلى آخر لمواكبة التغييرات التي تستجد على احتياجات الطيران المدني الدولي؛

وحيث إن الإيكاو وضعت نهجاً لخطيط التجهيزات والخدمات يرتكز على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛

وحيث إن أي عيوب جسيمة في تنفيذ الخطط الإقليمية من شأنه أن يؤثر على سلامة العمليات الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها، وأنه من ثم ينبغي تلافيه بأسرع وقت ممكن؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- أن تتحقق الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتناسب مع المقتضيات الجارية والمترقبة للطيران المدني الدولي؛
- ٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية المعنية إذا سمحت بذلك طبيعة التغيير اللازم؛
- ٣- عندما تتعلق اقتراحات التعديل بخدمات وتجهيزات تقدمها الدول وعندما تكون اقتراحات التعديل هذه:

(أ) لا تمثل تغييرات في الشروط التي حددها المجلس في الخطط الإقليمية؛

(ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للإيكاو؛

(ج) ولا تتضمن مسائل يتغذر حلها على المستوى الإقليمي؛

يجوز للمجلس تقويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.

- ٤- إن اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية، رغم أنها أدوات مهمة في تحديد التجهيزات والخدمات، لا تتناول إلا القضايا التي لا يمكن معالجتها عبر المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛
- ٥- يجب أن تعطى الأولوية في تنفيذ برامج الدول الأعضاء إلى توفير واستمرار تشغيل التجهيزات والخدمات التي من المرجح أن يؤدي نقصها إلى تأثير سلبي على العمليات الجوية الدولية؛
- ٦- يجب أن تقوم الإيكاو بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الإجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن؛
- ٧- يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الإقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يضمن أن يكون هيكل وشكل الخطط الإقليمية متمشين مع خطة الملاحة الجوية العالمية وأن يتسمى استخدامهما في تطبيق النهج المبني على الأداء في أعمال التخطيط.
- ٢- ينبغي للمجلس، عند قيامه بتقدير مدى الحاجة إلى تنفيذ أي من الخطط الإقليمية، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول الأعضاء لتوفير التجهيزات والخدمات الإضافية الضرورية.
- ٣- ينبغي أن يضمن المجلس أن تكون التواريخ المقررة في الخطط الإقليمية لتنفيذ أنواع جديدة من المعدات مناسبة لتوفير المعدات المناسبة بالفعل في حينها.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يضمن إعداد خطط إقليمية قائمة على الإنترنэт، ومعها أدوات التخطيط اللازمة، من أجل تحسين الكفاءة وتعجيل دورة التعديل.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يستعين بمجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية التي أنشأها في جميع الأقاليم المساعدة على تحديث الخطط الإقليمية وأي وثائق تكميلية.

المرفق (و)

اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

حيث إن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقعة أن توفرها الدول الأعضاء وفقاً للمادة ٢٨ من الاتفاقية؛

وحيث إن هذه الاجتماعات تقتضي من الدول الأعضاء ومن الإيكاو بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة؛
وحيث إن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإتّصال على الدول الأعضاء أو على الإيكاو؛

وإذ تأخذ في اعتبارها أن التخطيط الإقليمي للملاحة الجوية عادة ما تتجزء المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛

إن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- لا تُعقد اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية إلا لمعالجة القضايا التي يتعدّر على المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ معالجتها بشكل واف؛
- ٢- تُعقد هذه الاجتماعات وتوضع جداول أعمالها على أساس النواقص الموجودة فعلاً أو المتوقعة حدوثها في الخطط الإقليمية للأقاليم المعنية؛
- ٣- تحدد لكل من هذه الاجتماعات منطقة جغرافية معينة، مع مراعاة عمليات النقل الجوي الدولي وعمليات الطيران العام الدولي الراهنة والمتوقعة، وال المجالات الفنية التي يعالجها الاجتماع، ولغات عمله؛
- ٤- يستخدم لكل من هذه الاجتماعات تنظيم بحسب الطرق للنظر في المسائل المطروحة على جدول الأعمال وتحقيق التنسيق الفعال بين مختلف مكونات الاجتماع؛
- ٥- تُعقد اجتماعات محدودة النطاق الفني أو الجغرافي عندما توجد مشاكل محددة يتبعن حلها، ولا سيما المشاكل التي تقضي حولاً عاجلة، أو عندما يكون في عقد هذه الاجتماعات تقليل لعدد اجتماعات الملاحة الجوية ذات النطاق الإقليمي الشامل.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي أن يحاول المجلس عقد اجتماعات إقليمية للملاحة الجوية في أماكن داخل الأقاليم المعنية، وأن يشجع الدول الأعضاء في تلك الأقاليم على أن تستضيف الاجتماع بالانفراد أو بالتضامن.
- ٢- ينبغي جعل جدول الأعمال المعتمد ومستداته الرئيسية، متاحاً إلكترونياً قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع بالنسبة لجدول الأعمال، وقبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد بالنسبة للمستدات الرئيسية.
- ٣- ينبغي أن يكفل المجلس تزويد الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية بالتوجيهات الازمة لتصريف الأمور التشغيلية والفنية المتعلقة بجدول أعمالها.
- ٤- ينبغي لكل دولة عضو مشاركة في الاجتماع أن تستعلم قبل انعقاد الاجتماع عن الخطط التي وضعها ناقلوها الجويون ومشغلو الطيران العام الدولي لعمليات المستقبل، وعن الحركة المتوقعة من الطائرات الأخرى المسجلة لديها، وعن التجهيزات والخدمات التي تحتاجها قنوات الطيران.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يشجع اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية على وضع معايير للتخطيط متماشية مع أحدث التطورات ويكون الهدف منها ضمان وفاء الخطط الإقليمية بمتطلبات التشغيل والاعتبارات الاقتصادية، آخذًا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٦- ينبغي أن يضع المجلس ويستكمّل توجيهات محددة ومفصلة بخصوص بحث مسائل التنفيذ في الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية.

المرفق (ز)

تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

حيث إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يقتضي من كل دولة عضو أن تحدد أجزاء الفضاء الجوي فوق إقليمها التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، وأن تتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها؛

وحيث إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص أيضاً على أنه يجوز لكل دولة عضو أن تتيّب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق إقليمها إلى دولة أخرى بمقدار اتفاق ثنائي بينهما؛

وحيث إن الجهود التعاونية بين الدول الأعضاء من شأنها أن تؤدي إلى المزيد من الكفاءة في إدارة الحركة الجوية؛

وحيث إنه يجوز للدولة المنية والدولة النائبة أن تنهيا اتفاق التفويض في أي وقت؛

وحيث إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص على أن أجزاء المجال الجوي التي توجد فوق أعلى البحار وتقدم إليها خدمات الحركة الجوية يجب أن تحدد باتفاقات إقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي فيما يتعلق بالخطط الإقليمية للملاحة الجوية:

١- إن حدود المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعلى البحار، تقرر على أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية لتأمين السلامة وتحقيق أقصى درجة من الكفاءة والاقتصاد لمقدمي تلك الخدمات وللمنتفعين بها؛

٢- لا ينبغي تقسيم المجال الجوي المخصص لخدمات الحركة الجوية لأغراض غير الأغراض الفنية أو التشغيلية أو الأغراض المرتبطة بالسلامة والكفاءة؛

٣- عندما تقضي الحاجة بتوسيع المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو أجزاء منها، ينبغي اتفاق على ذلك بين الدول المعنية، مع مراعاة الحاجة إلى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية بطريقة فعالة من حيث التكلفة، وزيادة كفاءة إدارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي؛

٤- على الدولة التي تقدم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي فوق أراضي الدولة المنية أن تتولى هذا التقديم وفقاً لما تقتضيه الدولة المنية، ويجب عليها أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات التي يتحقق الطرفان على أنها ضرورية للدولة النائبة؛

٥- تقتصر إنابة المسؤولية من أي دولة إلى دولة أخرى ويقتصر كل إسناد للمسؤولية فوق أعلى البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وتنظيم الحركة الجوية في المجال الجوي المعنى؛

وتعلن بالإضافة إلى ذلك ما يلي:

٦- إن كل دولة عضو تتيّب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي فوق إقليمها إلى دولة أخرى، إنما تفعل ذلك دون إخلال بسيادتها.

٧- إن موافقة المجلس على اتفاقيات الملاحة الجوية الإقليمية التي تسند إلى أي دولة تقديم خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي فوق أعلى البحار لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على ذلك المجال الجوي.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- عند تحديد المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، ينبغي للدول الأعضاء أن تتroxى رسم الحدود التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة والاقتصاد، وأن تختار الموقع المثلث لإقامة نقاط تحويل المسؤولية وإنجاز إجراءات التسيير الأكثر فاعلية، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع الإيكاو.
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تتظر حسب الاقتضاء في إنشاء هيئة وحدة مشتركة لخدمات الحركة الجوية فيما بينها، توكل إليها مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي المحدد لتلك الخدمات فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعلى البحار.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي توفر خدمات الحركة الجوية فوق أعلى البحار على أن تعقد اتفاقيات، كلما أمكنها ذلك، مع الدول المعنية التي تقدم خدمات الحركة الجوية إلى المجالات الجوية المتاخمة، بحيث إذا تعذر على الأولى تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعلى البحار، أصبحت الأخرى جاهزة للطوارئ، وقد يلزم تعديل حدود المجال الجوي الذي تقدم إليه خدمات الحركة الجوية تعديلاً مؤقتاً بقصد تنفيذ خطط الطوارئ بموافقة مجلس المنظمة ريثما يتضمن استئناف الخدمات الأصلية.

المرفق (ح)

توفير خدمات البحث والإنقاذ

حيث إن المادة ٢٥ من اتفاقية شيكاغو تنص على أن تتعهد كل دولة عضو بأن تقدم في حدود إمكانياتها المساعدة إلى الطائرات المستغاثة فوق أراضيها، وأن تتعاون على اتخاذ تدابير التسيير التي قد يوصى بها من وقت إلى آخر بمقتضى تلك الاتفاقية؛

وحيث إن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يتضمن أحكاماً تتعلق بإنشاء خدمات البحث والإنقاذ وتشغيلها في أراضي الدول الأعضاء وفوق أعلى البحار؛

وحيث إن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية ينص على أن أجزاء أعلى البحار التي تقدم إليها خدمات البحث والإنقاذ تحدد بموجب اتفاقيات إقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية؛

وحيث إن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يوصي بأن تكون مناطق البحث والإنقاذ متماشية بقدر الإمكان مع أقاليم معلومات الطيران المناظرة لها، وأن تكون فيما يتعلق بالمناطق فوق أعلى البحار متماشية مع الأقاليم البحرية للبحث والإنقاذ؛

وحيث إن المادة ٦٩ من تلك الاتفاقية تنص على أنه إذا رأى المجلس أن خدمات الملاحة الجوية التي تقدمها الدولة الأعضاء ليست ملائمة بقدر مقبول لتأمين السلامة في تشغيل الخطوط الجوية الدولية الحالية أو المتوقعة وجب عليه أن يتشاور مع الدولة التي يعنيها الأمر مباشرةً ومع الدول الأخرى المتأثرة بهذا الوضع، بقصد العثور على وسائل لمعالجة الحالة، وجاز له أن يقدم توصيات لهذا الغرض؛

وحيث إن خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والإنقاذ؛
فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١- تحدد مناطق البحث والإنقاذ بقصد ضمان السلامة وتحقيق الكفاءة المثلث بأقل قدر من التكاليف الإجمالية، سواء كانت هذه المناطق فوق أراضي الدول، أو فوق منطقة أكبر من المجال الجوي السيادي للدولة أو فوق أعلى البحار، وفقاً لاتفاق

الملاحة الجوية الإقليمي، وعلى أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية ومنها مدى استصواب تطابق أقاليم معلومات الطيران مع مناطق البحث وإنقاذ ومع الأقاليم البحرية للبحث وإنقاذ فيما يتعلق بالمناطق فوق أعلى البحار؛

-٢ يجب على الدول أن تضمن أقصى درجة ممكنة من التعاون بين الخدمات البحرية للبحث وإنقاذ والخدمات الجوية للبحث وإنقاذ عندما تخدم نفس المنطقة، وأن تتشكل مراكز مشتركة لتنسيق الإنقاذ كلما كان ذلك عملياً وذلك للتنسيق بين العمليات الجوية والعمليات البحرية للبحث وإنقاذ.

-٣ إذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث وإنقاذ لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو جزءاً من تلك الأرضي، فينبعي الاتفاق على ذلك بالتفاوض بين الدول المعنية؛

-٤ يجب على الدولة مقدمة الخدمات أن تتفذ خدمات البحث وإنقاذ فوق أراضي الدولة المنية وفقاً لما تقتضيه الدولة المنية، ويجب على الدولة المنية أن تتشكل وتتجدد التجهيزات والخدمات المتقدمة عليها مع الدولة النائبة لكي تشغله هذه الدولة النائبة؛

-٥ تقتصر إنابة المسؤولية من أي دولة إلى أخرى، ويقتصر إسناد المسؤولية فوق أعلى البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بتقديم خدمات البحث وإنقاذ في المنطقة المعنية؛

-٦ كل نقص في كفاءة تقديم خدمات البحث وإنقاذ، بما في ذلك تقديمها فوق أعلى البحار، ينبغي أن يعالج بالتفاوض على اتفاقات مع الدول القادرة على تقديم المساعدة التشغيلية أو المالية لتنفيذ عمليات البحث وإنقاذ؛ وتعلن بالإضافة إلى ذلك ما يلي:

-٧ كل دولة عضو تتولى مسؤولية تقديم خدمات البحث وإنقاذ داخل أراضيها إلى دولة أخرى إنما تفعل ذلك دون الإخلال بسيادتها؛

-٨ إن موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تقتضي بقيام الدولة بتقديم خدمات البحث وإنقاذ في مناطق فوق أعلى البحار، لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على المنطقة المعنية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

-١ ينبغي للدول الأعضاء، في إطار تعاونها مع الدول الأخرى ومع الإيكاو، أن ترسم حدود مناطق البحث وإنقاذ التي تتحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث وإنقاذ أو إنشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث وإنقاذ تسند إليها مسؤولية توفير خدمات البحث وإنقاذ داخل المناطق التي تمتد فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعلى البحار.

-٢ ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي لا يمكنها أن تكفل التغطية الجوية لمناطق البحث وإنقاذ الداخلة في مناطق مسؤوليتها بسبب نقص التجهيزات اللازمة، على طلب المساعدة من الدول الأخرى لمعالجة هذا الوضع، وعلى التفاوض لعقد اتفاقات مع الدول الملائمة للحصول على المساعدة اللازمة طوال القيام بعمليات البحث وإنقاذ.

المرفق (ط)

التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث إن المجال الجوي يعتبر موردا مشتركا بين الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، ونظرا إلى أن العديد من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يشترك في توفيرها واستخدامها الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء؛

وحيث إن اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص في ديباجتها على أن الحكومات الموقعة على الاتفاقية قد "اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنتظم، وتحقق إنشاء خدمات خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة"؛

وحيث إن المادة ٣ (أ) من الاتفاقية تنص على ما يلي "تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة"، وتطلب المادة ٣ (د) أن "تعهد الدول المتعاقدة، عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها، بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية"؛

وإدراكا لاستفادة كل من الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية ذات المنحى الذي يهدف إلى إنجاز المهام استفادة كبيرة من استخدام أكثر مرنة للمجال الجوي المستخدم للأغراض العسكرية، ونظرا لعدم إيجاد حلول مرضية لمشكلة الدخول التعاوني إلى المجال الجوي على جميع المستويات؛

وحيث إن الاستخدام المرن لكل من الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية للمجال الجوي قد يعتبر الهدف النهائي، يوفر تعزيز التنسيق والتعاون المدني والعسكري فيما بينهما نهجا فوريا لإدارة أكثر كفاءة للمجال الجوي؛

وإذ تذكر بأن مفهوم الإيكاو التشغيلي لإدارة الحركة الجوية على الصعيد العالمي يفيد بأن المجال الجوي بأكمله ينبغي أن يمثل موردا قابلا للاستخدام وبأن أي تقييد لاستخدام أي حيز من المجال الجوي ينبغي أن يعتبر انتقالي، وأن المجال الجوي برمته ينبغي أن يدار بمرنة؛

وحيث إن تطبيق الحد الأدنى المُخْضَض للفصل الرئيسي يوفر العديد من الفوائد بما في ذلك السعة الإضافية للمجال الجوي ويحقق توفير التكاليف والحد من الآثار البيئية، وإن ذلك يستد إلى متطلبات أداء صارمة تحافظ على ارتفاع الطائرة، وهو ما يمكن أن يتعرض للأعطال حتى عند إجراء تعديلات طفيفة على هيكل الطائرة؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة للطيران المدني ويكفل كذلك الوفاء بمتطلبات الحركة الجوية العسكرية؛

٢- يجب أن تكفل النظم والإجراءات التي تضعها الدول الأعضاء لتنظيم عمليات طائراتها الحكومية فوق أعلى البحار، إلا تلحق تلك العمليات ضررا بسلامة حركة الطيران المدني وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متماشية بقدر الإمكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني باتفاقية شيكاغو؛

٣- يقدم الأمين العام النصح والإرشاد بشأن أفضل الممارسات في مجال التنسيق المدني والعسكري والتعاون فيما بينهما؛

٤- يجوز للدول الأعضاء أن تضمن، عندما يكون ذلك مناسبا، ممثلين للسلطات العسكرية في وفودها إلى اجتماعات الإيكاو؛

-٥ تشكل الإيكاو المنتدى الذي يؤدي دورا في تيسير تعزيز التعاون المدني والعسكري والتعاضد فيما بينهما، وتبادل أفضل الممارسات، والاضطلاع بأنشطة المتابعة الضرورية التي تستند إلى نجاح منتدى إدارة الحركة الجوية العالمية للتعاون المدني/ال العسكري (٢٠٠٩) بفضل دعم الشركاء المدنيين والعسكريين.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١ ينبغي للدول الأعضاء أن تبادر، كلما دعت الحاجة، إلى تعزيز التسويق والتعاون بين خدمات الحركة الجوية المدنية والعسكرية التابعة لها، أو أن تحسن هذا التسويق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.
- ٢ ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق، أن تننسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعلى البحار في المنطقة المعنية.
- ٣ ينبغي أن تستعرض الدول الأعضاء الممارسات الحالية للتأكد من أن الموافقة على تشغيل طائرات الدولة في المجال الجوي الذي ينطبق فيه الحد الأدنى للفصل الرأسي المخفض (RVSM) إما أن تتم مع الامتثال لمتطلبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع، والتحسب لأي تعديلات لاحقة قد تُجرى على هيكل الطائرة، أو بطريقة مكافئة لذلك. وعلاوة على ذلك، ينبغي للدول الأعضاء أن تعمل، إلى أقصى حد ممكن عملياً، على تسهيل مشاركة الطائرات المعنية التابعة للدولة في البرامج الفنية لرصد الارتفاع لضمان الامتثال المستمر لمتطلبات الأداء هذه، تتفيداً لسياسة المذكورة في البندين ١ و ٢ من القرار أعلاه.
- ٤ ينبغي أن يضمن المجلس أن موضوع التسويق والتعاون المدني والعسكري بشأن استخدام المجال الجوي مدرج، عند الاقتضاء، في جداول أعمال اجتماعات الشعب والمجتمعات الإقليمية، وفقاً للفقرات ٣ و ٤ و ٥ الواردة في المنطوق أعلاه.

المرفق (اي)

توفير المطارات الملائمة

حيث إن من الضروري إدخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات في كثير من الواقع؛

وحيث إن هذه التحسينات تقضي في بعض الحالات إنفاقا باهظا وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل؛

وحيث إن الدول وسلطات المطارات ستظل في حاجة إلى معرفة الاتجاهات العامة للاحتجاجات التي يرجح أن تقضيها المطارات لخدمة الأجيال اللاحقة من الطائرات؛

وحيث إن كثيرا من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديتها إذا كانت متطلبات تشغيل الطائرات الجديدة تسمح بتشغيلها اقتصاديا دون مزيد من الضغط على الخصائص المادية للمطارات؛

وحيث إن تشغيل المطارات له كثير من المزايا وأن الاعتبارات البيئية قد فرضت قيودا على تشغيل الطائرات في بعض الواقع، وأن مشكلات السعة الموجودة حاليا على النطاق العالمي تقضي تشغيل طائرات جديدة أقل ضجيجا.

وحيث إن الاتجاه يتزايد نحو إسناد تشغيل المطارات إلى هيئات مستقلة بدون المسامس بالالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات؛

وحيث إن ترخيص المطارات هو من الوسائل الأساسية لضمان سلامة المطارات وتعزيز نجاعتها، وأنّ نتائج عمليات التدقيق ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تشير، إلى أنّ مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، بما في ذلك نظم إدارة السلامة، مازال دون المستوى المطلوب؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١ يجب أن تواكب المنظمة على تحديث الشروط الفنية الموضوعة للمطارات؛
- ٢ يجب تصميم الأجيال اللاحقة من الطائرات بحيث يمكن تشغيلها بكفاءة وبأقل إزعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات؛
- ٣ ينبغي للدول اتخاذ التدابير اللازمة، بما في ذلك تخصيص الموارد الكافية، من أجل تحسين مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، ومن ذلك نظم إدارة السلامة في المطارات؛
- ٤ ينبغي أن تركز الدول بقدر أكبر على إدارة عمليات المطارات، مع إعطاء درجة عالية من الأولوية لسلامة المدارج.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١ في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار إليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي آخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية والفعالية:
 - أ) وضع إرشادات إضافية بشأن تطورات المستقبل؛
 - ب) وضع إجراءات لإدارة عمليات المطارات؛
 - ج) المراقبة على إعلام الدول الأعضاء بما يستجد من تطورات؛
- ٢ ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها إلى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

المرفق (ك)

شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

حيث إن شروط التوظيف التي لا تتناسب مع المؤهلات والمسؤوليات المطلوبة للعمل في خدمات الطيران الأرضية تشكل سبباً رئيسياً للصعوبة في تعيين ذوي المؤهلات المناسبة واستبقاءهم في العمل بعد إتمام تدريبهم؛

وحيث إن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية تقرر أنه يتوجب على الدول اتخاذ الإجراءات اللازمة لكفالة أنّ شروط توظيف العاملين في الخدمات الأرضية للطيران ينبغي أن تكون متناسبة مع المؤهلات المطلوبة منهم والمسؤوليات التي يؤدونها.

المرفق (ل)

إسهام الدول في أعمال الإيكاو الفنية

حيث إن المشاركة الفنية من جانب الدول الأعضاء أمر ضروري لإحراز تقدم جيد في أعمال الإيكاو الفنية؛
وحيث إنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول الأعضاء على مشاركة سريعة وافية في أعمال الإيكاو الفنية؛
وحيث إن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون إثقال لا داعي له على الدول الأعضاء وعلى
الإيكاو؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول الأعضاء بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال الإيكاو الفنية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١ ينبعى للمجلس أن يشجع الدول الأعضاء على المشاركة الفعالة في أعمال الإيكاو الفنية، مع إقامة الاعتبار الواجب للحاجة إلى الإقلال إلى أدنى حد من التكاليف التي تحملها الإيكاو والدول الأعضاء بصدق هذه المشاركة.
- ٢ ينبعى للدول الأعضاء أن تقوم بما يلي في حدود إمكانيات كل منها:
 - (أ) أن تساعد، بالراسلة، على تقديم المشاريع الفنية للإيكاو؛
 - (ب) أن تشارك في اجتماعات الإيكاو وأن تشارك على نحو فعال في الأعمال التحضيرية التي تجري قبل الاجتماعات، ولا سيما عن طريق تقديم الوثائق التمهيدية التي تحتوي على اقتراحات محددة بشأن بنود جدول الأعمال أو التي تحتوي على آرائها بشأن الوثائق المقدمة إليها؛
 - (ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء الإيكاو، وأن تضمن أن مرشحها متعمدون بالمؤهلات المناسبة وقدرون على الإسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء؛
 - (د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي طلبها الإيكاو؛
 - (هـ) أن تساعد الإيكاو في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

المرفق (م)

موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

حيث إن ثمة حاجة مستمرة إلى تقديم المساعدة الفعالة إلى الدول الأعضاء لتنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإجراءات الإضافية؛

وحيث إن من المهم استخدام موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية استخداما فعالا لمساعدة الدول الأعضاء على التصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها؛

وحيث إن من المهم لأداء الوظائف على النحو السليم تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من أن يحافظوا على كفاءاتهم الفنية وأن يطّلعوا باستمرار على نحو وافٍ على آخر التطورات في مجالات تخصصاتهم؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب توزيع موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية توزيعاً فعالاً لتقديم المساعدة المثلثى إلى الدول الأعضاء للتصدي للمشاكل المتصلة بأنشطة الرصد المستمر التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإجراءات الإضافية؛
- ٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءاتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية في الدول الأعضاء حين تكون هذه الزيارات ضرورية أو حين تطلبها هذه الدول للتصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها.
- ٢- ينبغي إلى أقصى حد ممكن نقل الموظفين المتخصصين من مكتب إقليمي إلى آخر ومن المقر الرئيسي إلى المكاتب الإقليمية كلما اقتضى الأمر تدعيم المكاتب الإقليمية بصفة مؤقتة.
- ٣- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من تحديث معلوماتهم في مجالات تخصصهم، لا سيما بحضور نخبة من الاجتماعات الفنية، والقيام بزيارات إلى هيئات البحث والتطوير، ومشاهدة التجارب التطبيقية وعمليات تقييم الأجهزة والتقنيات الجديدة. غير أنه ينبغي ألا تحظى الزيارات بالأسبقة على الوظيفة الأساسية للأمانة العامة وهي خدمة الإيكاو ومختلف هيئاتها التدابيرية. وعلاوة على ذلك ينبغي حسب الإمكان الربط بين السفر الذي تستدعيه تلك الزيارات والسفر اللازم لأداء الواجبات الأخرى للمنظمة.

المرفق (ن)

التعاون بين الدول الأعضاء على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

حيث إن من واجب الدولة التي يقع الحادث فيها أن تجري تحقيقاً عن ظروف الحادث وفقاً لأحكام المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو؛
وحيث إن ازدياد التطور والتعقيد في الطائرات الحديثة قد يقتضي إشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في إجراءات التحقيق، كما يقتضي استعمال تجهيزات خاصة للتحقيق؛

وحيث إن الكثير من الدول الأعضاء لا يمتلك الخبرات الفنية والتشغيلية المتخصصة والتجهيزات الملائمة؛
وحيث إن الأمور الأساسية لسلامة الطيران ومنع وقوع الحوادث أن يتم التحقيق في الحوادث وتقديم تقارير مستفيضة عنها دون أن تشكل الاعتبارات المالية عائقاً لا داعي له؛
وحيث إن تكاليف الإنقاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تلقي عبئاً مالياً جسیماً على الدولة التي وقع فيها الحادث؛

إِذْ تَضُعُ فِي اعْتِبَارِهَا صُدُورُ "دَلِيلِ الْمُؤْسَمَاتِ الإِقْلِيمِيَّةِ لِلتَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ وَالْوَقَائِعِ" (Doc 9946)؛

فَإِنَّ الْجَمْعِيَّةَ الْعَوْمَوْمِيَّةَ تُوصِيُ الدُّولَ الأَعْضَاءَ بِأَنْ تَتَعَاونَ عَلَى التَّحْقِيقِ فِي حَوَادِثِ الطَّيْرَانِ وَبِخَاصَّةِ الْحَوَادِثِ الَّتِي يَقْتَضِيُ التَّحْقِيقُ فِيهَا الْاسْتِعَانَةَ بِخَبَرَاءَ وَتَجَهِيزَاتٍ عَلَى دَرْجَةِ عَالِيَّةٍ مِنَ التَّخَصُّصِ، وَبِأَنْ تَقُومُ الدُّولَ الأَعْضَاءُ وَالْمُؤْسَمَاتِ الإِقْلِيمِيَّةِ لِلتَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ وَالْوَقَائِعِ إِلَى الْحَدِ الْمُمْكِنِ بِجَمْلَةِ أَمْوَرِهَا:

أ) تقديم المساعدة، بناءً على طلب الدول الأعضاء الأخرى، على شكل خبراء وتجهيزات لإجراء التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة؛

ب) إتاحة الفرصة للدول الأعضاء التي تود اكتساب خبرة في مجال التحقيق لحضور التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة، وذلك من أجل تطوير وتعزيز خبراتها في مجال التحقيق.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- تُشَجِّعُ الدُّولَ الأَعْضَاءَ عَلَى دَعْمِ حَلَقَاتِ الْعَمَلِ الإِقْلِيمِيَّةِ بِشَأنِ التَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ، وَذَلِكَ لِتَبَادُلِ الْمَعْلُومَاتِ عَنِ الْقَوَافِينِ وَالْإِجْرَاءَتِ الَّتِي تَتَبَعُهَا كُلُّ دُولَةٍ فِي مَجَالِ التَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ، وَعَنْ كَيْفِيَّةِ تَقْسِيمِ الْمَعْرُوفَةِ وَالْخَبَرَةِ فِي إِدَارَةِ وَآسَالِيبِ التَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ، وَعَنْ مَدْىِ تَوَافُرِ الْخَبَرَاءِ وَالْتَّجَهِيزَاتِ وَعَنْ إِجْرَاءَاتِ تَذَلِّيلِ صَعْوَبَاتِ التَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ.

٢- تُشَجِّعُ الدُّولَ الأَعْضَاءَ عَلَى تَسْهِيلِ مُشارَكَةِ الْمُحَقِّقِينِ الْعَامِلِينَ لِدِيِّ هَيَّاطَاتِ التَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ، بِوَصْفِهِمْ مَرَاقِيبِ الْعَمَلِ. التَّحْقِيقَاتِ الَّتِي تَجْرِيُهَا الدُّولُ الْأُخْرَى فِي الْحَوَادِثِ، وَذَلِكَ لِأَغْرَاضِ التَّدْرِيبِ وَالتَّعْرِفِ عَلَى آسَالِيبِ الْعَمَلِ.

٣- تُشَجِّعُ الدُّولَ الأَعْضَاءَ وَالْمُؤْسَمَاتِ الإِقْلِيمِيَّةِ لِلتَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ وَالْوَقَائِعِ عَلَى تَقْيِيمِ احْتِياجَاتِهَا وَقَدْرَاتِهَا فِي مَجَالِ التَّحْقِيقِ فِي حَوَادِثِ الطَّيْرَانِ وَمَنْعِ وَقْعِهَا، وَذَلِكَ لِوَضْعِ مَنَاهِجِ تَدْرِيُّبِهَا تَصْلِحُ لِلدوَّارَاتِ الْأَسَاسِيَّةِ عَنِ التَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ وَمَنْعِ وَقْعِهَا. وَيَنْبَغِي إِسْتِطْلَاعُ جَمِيعِ إِمْكَانِيَّاتِ اسْتِخْدَامِ مَرَاكِزِ التَّدْرِيبِ الإِقْلِيمِيَّةِ لِعَدْدِ هَذِهِ الدَّوَارَاتِ فِيهَا وَإِمْكَانِيَّاتِ إِدْرَاجِ مَنْهَجِيَّةِ بَرَنَامِجِ تَرِينِيرِ الْمُتَقْدِمِ (TRAINAIR PLUS) "تَرِينِيرِ بلاس" الَّتِي تَوَفَّرُ بِالْعَمَلِ الْمُوَحَّدِ دُولِيًّا وَالْقَائمِ عَلَى الْكَفَاءَاتِ.

٤- تُشَجِّعُ الدُّولَ الأَعْضَاءَ عَلَى الْإِطْلَاعِ عَلَى مَذَكُورَةِ التَّفَاهِ النَّمُوذِجِيَّةِ الَّتِي وَضَعَتْهَا الإِيكَاوُ فِي عَامِ ٢٠٠٧ لِتُسْتَخدِمَهَا الدُّولُ مِنْ أَجْلِ تَشْجِيعِ التَّعَاوُنِ الْمُتَبَادِلِ فِي سِيَاقِ التَّحْقِيقِ فِي حَوَادِثِ الطَّائِرَاتِ وَالْوَقَائِعِ الْخَطِيرَةِ. وَالنَّمُوذِجُ مَتَاحٌ عَلَى الْمَوْعِدِ الشَّبَكِيِّ الْعَوْمَوْمِيِّ لِلِّإِيكَاوِ.

٥- تُشَجِّعُ الدُّولَ عَلَى النَّظَرِ، حَسْبِ الْاِقْتَضَاءِ، فِي "دَلِيلِ الْمُؤْسَمَاتِ الإِقْلِيمِيَّةِ لِلتَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ وَالْوَقَائِعِ" (Doc 9946) الَّذِي يَقْدِمُ الإِرْشَادُ عَلَى كَيْفِيَّةِ إِنْشَاءِ وَإِدَارَةِ نَظَامِ إِقْلِيمِيِّ لِلتَّحْقِيقِ فِي الْحَوَادِثِ وَالْوَقَائِعِ دَاخِلَ مَنْطَقَةٍ أَوْ مَنْطَقَةٍ فَرَعِيَّةٍ.

المرفق (س)

الأداء البشري

حيث إنَّ أَهْدَافَ وَمَقَاصِدِ الإِيكَاوِ كَمَا جَاءَتْ فِي اِتِّفَاقِيَّةِ شِيكاغُو تَقْضِيُ بِتَدْعِيمِ تَطْبِيقِ النَّقْلِ الجَوِيِّ الدُّولِيِّ "... بِقَصْدِ تَعْزِيزِ سَلَامَةِ الطَّيْرَانِ فِي الْمَلاَحةِ الْجَوِيَّةِ الدُّولِيَّةِ"؛

وحيث إنه من المسلم به أن الأداء البشري المتأثر بالقدرات والقيود الجسمية والذهنية يُسهم بقدر كبير في أداء السلامة بصورة عامة في نظام الطيران؛

وحيث إنه من المسلم به أن فوائد السلامة والنجاعة المتربعة عن التكنولوجيات والنظم والإجراءات الجديدة لا تتحقق إلا عندما تكون مصممة لتعزيز أداء الأفراد الذين يستخدمون هذه التكنولوجيات والنظم والإجراءات؛

وحيث إنه من المسلم به أن تنفيذ نظم الطيران سيفضي في المستقبل إلى تغيير الأدوار التي يقوم بها موظفو الطيران وسيتطلب العمل على نطاق أفرقة متعددة الاختصاصات تدعم اتخاذ القرارات بشكل تعافي؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- أن تكفل الدول الأعضاء إدراج الاعتبارات المتعلقة بالأداء البشري في تخطيط وتصميم وتنفيذ التكنولوجيات والنظم والإجراءات الجديدة وذلك كجزء من نهج إدارة السلامة؛
- ٢- أن تعزز الدول الأعضاء وتيسّر إدراج عناصر الأداء البشري ضمن برامج التدريب القائم على الكفاءات وعلى كامل أطوار الحياة الوظيفية للموظف؛
- ٣- أن تأخذ الدول الأعضاء باستراتيجيات تعزيز الأداء التشغيلي المأمون والمتسق والناجع والفعال للفرد ولمجموعات الأفراد من أجل الاستجابة للأولويات في مجال السلامة.
- ٤- ينبغي أن تعمل الدول الأعضاء والإيكاو على تعزيز السلامة في بيئة مقصورة القيادة ذات الطابع الرقمي المتزايد من خلال معالجة الآثار التي تخلفها الأنظمة الكثيفة البيانات على الأداء البشري، وذلك من خلال ما يلي:
 - أ) تعزيز المبادئ التي تركز على الإنسان عند تصميم أنظمة مقصورة القيادة والواجهات بحيث تخفف من فيض المعلومات وتمنع الإجهاد الذهني؛
 - ب) ضمان أن تتضمن أطر تدريب الطيارين وأطر الكفاءات، بما في ذلك التدريب القائم على الأدلة، المهارات اللازمة لإدارة المعلومات الرقمية المعقدة بفعالية وتحفيض المخاطر المتعلقة بالتشغيل الآلي؛
 - ج) تشجيع إدراج المخاطر المرتبطة بالتفاعل بين الإنسان والآلة والعبء الذهني في برامج السلامة الوطنية وأنظمة إدارة السلامة لدى المشغلين.

النهوض بالصحة والرفاهية النفسية

١٣-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/167، التي قدمتها أستراليا وكندا وشاركت في رعايتها نيوزيلندا، وورقة العمل A42-WP/334، التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبى الحركة الجوية (IFATCA). وأقرت اللجنة بأهمية تنفيذ برامج دعم الأفران لحاملي تراخيص الطيران والعاملين في مجالات حساسة من حيث السلامة، وشجعت على التعاون بين جميع الجهات المعنية في مجال الطيران داخل الدول لتنفيذ برامج دعم الأفران، مع الدعوة إلى توخي الحذر منربط هذه البرامج بمنح الترخيص الطبي. كما أحاطت اللجنة علمًا بالعمل الذي قامت به أفرقة الخبراء المعنية في الإيكاو لإدراج المواد الإرشادية الخاصة ببرامج دعم الأفران في "دليل منع الاستعمال الخطر للمواد المؤثرة في العقل في قطاع الطيران" (Doc 9654) المنقح ودليل جديد قيد الإعداد بشأن النهوض بالصحة والرفاهية النفسية، ومن

المقرر نشر كلا الدليلين في عام ٢٠٢٦. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقي العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

١٤-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/232، التي قدمتها أستراليا وشاركت في رعايتها نيوزيلندا، وأقرت بأهمية إدراج الأنشطة الوقائية الوطنية في الفحوصات الطبية للطيران، وشجعت على إعداد تعديلات لإدخالها على القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو من أجل دعم تعزيز الصحة والأنشطة الوقائية والكشف عن الحالات الطبية المتعلقة بالسلامة. كما أحاطت اللجنة علماً بدليل الإيكاو القائم بشأن النهوض بالصحة والرفاهية النفسية، الذي سيتضمن مواد إرشادية ذات صلة بإدراج الأنشطة الوقائية والكشف عن الحالات الطبية المتعلقة بالسلامة. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة للنظر فيها.

١٥-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/403 التي قدمتها كازاخستان، وأقرت بأهمية الصحة العقلية لدى العاملين في أمن الطيران الذين يضطلعون بمهام حساسة في مجال أمن الطيران من أجل الحفاظ على فعالية أمن الطيران. كما أيدت اللجنة وضع إرشادات عالمية بشأن تقييم المخاطر المتعلقة بالصحة العقلية على أيدي أفرقة الخبراء المعنية، مع الإشارة إلى استبعاد شرط الفحوصات النفسية أو المتعلقة بالصحة العقلية التي يجريها أخصائيو الفحص الطبي في مجال الطيران.

إدارة المخاطر واتخاذ القرارات على أساس البيانات في طب الطيران

١٦-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/291، التي قدمتها كندا وشاركت في رعايتها أستراليا ونيوزيلندا والمملكة المتحدة، والتي تطلب من أفرقة الخبراء المعنية تحديد وجمع مجموعة أساسية من البيانات الأساسية المتعلقة بإجازة الطيارين واللياقة الطبية من أجل تعزيز اتخاذ القرارات القائمة على الأدلة في وضع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وأيدت اللجنة ورقة العمل وشجعت الدول الأعضاء على المشاركة في جمع البيانات وتقديمها بطريقة موحدة، بما يتوافق مع المتطلبات المعمول بها في الدول لتحسين جودة البيانات وتعزيز تحليلها لضمان إدراج تعديلات قائمة على الأدلة في القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة للنظر فيها.

١٧-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/344 المقدمة من كازاخستان، والتي تقترح وضع إطار عالمي أو مواد إرشادية لإدارة حالات الطوارئ الصحية للركاب أثناء الرحلات الجوية. وإن أقرت اللجنة بالعمل الجاري داخل أفرقة الخبراء المعنية وبضرورة توفر بيانات موثوق بها، اتفقت على إحالة مضمون هذه الورقة إلى أفرقة الخبراء المختصة.

١٨-٢٤ وناقشت اللجنة ورقة العمل A42-WP/383 التي قدمتها الصين، وأقرت بالتطور السريع الذي يشهده قطاع الطيران وضرورة اعتماد نظام متعدد التخصصات قائم على المخاطر للإدارة الكاملة للصحة في مجال الطيران، استناداً إلى مبادئ نظام إدارة السلامة. وأيدت اللجنة وضع إرشادات لمساعدة الدول الأعضاء والجهات المعنية بالطيران على تنفيذ مثل هذا النظام وتقييم فعالية إدارة الصحة في مجال الطيران. كما أشارت اللجنة إلى الفقرة ٥ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٤١-١٢، المتعلقة بوضع خطة لإدارة الصحة في مجال الطيران.

١٩-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/349 التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والتي افتتح فيها رفع الحد الأقصى لسن طياري النقل الجوي التجاري المتعدد الطيارين إلى ٦٧ عاماً، شريطة أن يكون هناك طيار آخر دون سن ٦٥ عاماً. وأيدت اللجنة الأعمال المستمرة بشأن الحد الأقصى لسن الطيارين، مع إقرارها بأن العلوم الطبية الحالية غير حاسمة فيما يتعلق بزيادة الحد الأعلى للسن. واعترفت بمختلف ممارسات الدول وقدراتها، وتحديات البيانات وأوجه القصور التي حددها الاستقصاء المتعلق بالسن، والتي نوقشت في لجنة الملاحة الجوية. كما أحاطت علماً بالأعمال الجارية في إطار الإيكاو فيما يتعلق بمواءمة جمع البيانات وتحليلها. وأعربت اللجنة عن دعمها الواسع النطاق للجهود الرامية إلى تعزيز توليد البيانات وجمعها، فضلاً عن تعزيز

النظام الطبيعي للطيران بما يتناسب مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وبطريقة يمكن أن تدعم بشكل آمن النظر في رفع الحد الأقصى للسن في المستقبل. وحثت اللجنة كذلك الدول والجهات المعنية بالطيران على دعم الإيكاو في هذه الأنشطة، واتفقت على أنَّ محتوى ورقة العمل ينبغي إحالتها إلى أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها.

٢٠-٢٤ وأحيطَ علمًا بورقات المعلومات المقدمة من الصين (A42-WP/597) والإندونيسيا (A42-WP/214) والإمارات العربية المتحدة (A42-WP/613) والاتحاد الدولي لعمال النقل (A42-WP/501).

البضائع الخطرة وإدارة السلامة

٢١-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/251، التي قدمتها جمهورية كوريا، والتي شددت على ضرورةبذل جهود عالمية للسيطرة على زيادة مخاطر الحريق المرتبطة ببطاريات الليثيوم في مقصورات الركاب على متن الطائرات. وسلطت الورقة الضوء على التغييرات التنظيمية التي أجرتها الدولة عقب اندلاع حريق في مقصورة الركاب، يُرجح أنه نجم عن بطارية ليثيوم تعرضت لارتفاع حراري مفروط أدى إلى فقدان الطائرة. وأيدت اللجنة الإجراءات الواردة في الورقة واتفقت على أنه من الضروري تنسيق الأحكام على الصعيد العالمي، وأقرت بأهمية تحقيق التوازن بين اتخاذ إجراءات عاجلة لمعالجة المخاطر المتعلقة بالسلامة وال الحاجة إلى التنسيق فيما بين الدول في الوقت المناسب من أجل دعم التغييرات التنظيمية المنسقة. وسلمت بأهمية التدريب الفعال للطاقم على التعامل مع الواقع المرتبط ببطاريات الليثيوم. وأقرت بأنَّ أفرقة الخبراء تعمل على المسائل المثارة ولاحظت أنَّ محتوى ورقة العمل سيحال إليها.

٢٢-٢٤ وناقشت اللجنة ورقة العمل A42-WP/259، التي قدمتها عمان وسنغافورة وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، وشاركت في رعايتها الجمهورية الدومينيكية والمجلس الدولي للمطارات والاتحاد الدولي لرابطات مراقبى الحركة الجوية (IFATCA) وللجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومونولث الدول المستقلة (IAC) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والتي تناولت موضوع ثقافة السلامة الإيجابية. وأحاطت الأمانة علماً بأنَّ "دليل إدارة السلامة" (الوثيقة Doc 9859) يتضمن فصلاً مخصصاً لثقافة السلامة يجري تحسينه لإصدار الطبعة الخامسة المقبلة. وأبرزت الأمانة العامة للإيكاو أيضاً أنَّ الموقع الإلكتروني لتنفيذ إدارة السلامة (www.icao.int/SMI)، الذي أنشئ في عام ٢٠١٨، يدعم تبادل الأمثلة العملية، وقد دعا الدول وقطاع الطيران إلى مواصلة تبادل أفضل الممارسات مع بقية أوساط الطيران. ويجري تحديث أنشطة بناء القدرات، مثل التدريب، لدرج فيها أحد المواد الإرشادية، رهناً بتوافر الموارد. وأيدت اللجنة الإجراءات الواردة في الورقة مع التركيز بووجه خاص على الإقرار بأهمية إبداء القيادة العليا القوي وأنشطة بناء القدرات للالتزام المستمر بتعزيز ثقافة السلامة الإيجابية. وقد سلطت الضوء على بعض الأمثلة على الأدوات والإرشادات حول هذا الموضوع، التي يمكن أن تساعده الإيكاو على تحسين الإرشادات في هذا الشأن. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة للنظر فيها.

٢٣-٢٤ وأحيطَ علمًا بورقات المعلومات المقدمة من بنغلاديش (A42-WP/523) وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والصين (A42-WP/193) والإندونيسيا (A42-WP/624) وببرو، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية* (A42-WP/418) والمملكة العربية السعودية (A42-WP/84) وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، برعاية الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية والكاريببي† (A42-WP/273) و(A42-WP/352).

* بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإcuador والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبينما وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

† بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوبا وإcuador والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبينما وباراغواي وأوروغواي.

من إجازات والتدريب

٢٤-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/187، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، والتي تروج لمنح إجازة إلكترونية للعاملين من أجل التحقق من صلاحية امتيازات المهنيين في مجال الطيران عبر الحدود على نحو أكثر كفاءة وأماناً، وورقة العمل (A42-WP/261)، التقييم رقم ١)، التي قدمتها البرازيل، والتي تسلط الضوء على الآثار والاعتبارات التي يجب مراعاتها عند إعداد نظام لمنح إجازات رقمية تماماً. إذ أحاطت اللجنة علمًا بالأعمال الجارية في المنظمة، أعربت عن تأييدها الواسع النطاق لرقمنة إجازات الطيران والوثائق والشهادات. وأعربت اللجنة عن حذرها إزاء رقمنة وثائق الطيران وقواعد البيانات المتربطة، مبرزة ملامح المخاطر المتعلقة بأمن البيانات وخصوصيتها، واتفقت على إهالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها.

٢٥-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/220 التي قدمتها كوستاريكا نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، والتي أوصت بوضع وتنفيذ إجراء الاعتماد التلقائي لإجازات طياري النقل الجوي بين الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية ووضع مواد إرشادية في هذا الصدد. وأحاطت اللجنة علمًا بأن تنفيذ الأنشطة الإضافية التي توفرها الإيكاو لدعم التنفيذ سيكون أمراً مفيداً. كما أحاطت علمًا بضرورة إبداء الدول للمرونة إزاء عملية الاعتماد التلقائي. واتفقت على إهالة مضمون ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها.

٢٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/311، التي قدمتها كازاخستان، والتي أوصت بوضع قواعد بيانات مشتركة لأسئلة اختبارات منح الإجازات للطيارين ومراقبى الحركة الجوية ومهندسي صيانة الطائرات. وأحاطت اللجنة علمًا بأن طريقة إثبات المعرفة هي مسؤولية الدولة. كما أعربت عن الحاجة إلى الحفاظ على المرونة في اختبار مدى معرفة موظفي الطيران للسماح بمراعاة اعتبارات وطنية وإقليمية محددة. واتفقت اللجنة على إهالة مضمون ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها.

٢٧-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/318، التي قدمتها كازاخستان، والتي أوصت بوضع إرشادات عالمية لعمليات التقييم النفسي الموحدة عند إجارة الطيارين، وورقة العمل A42-WP/417، التي قدمتها الأرجنتين، والتي اقترحت تحسين عمليات اختيار مراقبى الحركة الجوية استناداً إلى البحث الحديثة. وأشارت اللجنة إلى أن استعراض أحكام التدريب ومنح الإجازات وتقديم الإرشادات الخاصة بهؤلاء الموظفين مدرج في برنامج عمل المنظمة. وأعربت اللجنة عن شواغل فيما يتعلق باستخدام تقييم سمات الشخصية بسبب ذاتيتها، في غياب وجود علاقة واضحة مع الكفاءات المطلوبة، مع مراعاة أن هذا التقييم سيتأثر بعوامل مختلفة. واتفقت اللجنة، من هذا المنطلق، على إهالة محتوى ورقات العمل هذه إلى أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها.

٢٨-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/327، التي قدمتها كازاخستان، والتي أوصت بوضع قواعد ومواصفات فنية عالمية لنظم التحقق من شهادات إجازة العاملين في مجال الطيران القابلة للتداول بين الدول. ووافقت اللجنة من حيث المبدأ، ولكنها نبهت إلى ضرورة توفير الحماية المناسبة للبيانات الشخصية في قواعد البيانات المتربطة، كما أعربت عن قلقها بشأن الموارد المطلوبة لتطبيق مثل هذه الأنظمة. كذلك شددت على أهمية اتباع نهج تدريجي في التنفيذ. وأشارت اللجنة إلى الجهود الجارية التي تبذلها المنظمة واتفقت على إهالة مضمون ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها.

عمليات الطيران والصيانة

٢٩-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/228، التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن الدول الأفريقية[†]، ونوهت بالعمل الجاري الذي تقوم به الإيكاو بشأن الاعتراف المتبادل وتقليل أنشطة مراقبة مؤسسات الصيانة

* بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

[†] الجزائر وأنغولا وبنين وبوتيسانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وأسوانة وبليبيا والغالبون وغامبيا وغانانا وغينيا بيساو وكينيا

المعتمدة (AMO)، ودعت إلى تسريع الجهود الرامية إلى وضع إرشادات منسقة لتخفيض الأعباء التنظيمية دون المساس بالسلامة. كما سلطت الضوء على ضرورة تحديد فترات انتقالية مناسبة لاستيعاب أي تغييرات. وإن أحاطت اللجنة علمًا بالأعمال الجارية، أعربت عن دعمها لورقة العمل هذه واتفقت على إحالة مضمونها إلى أفرقة الخبراء المعنية.

٣٠-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/297، التي قدمتها كازاخستان، والتي شددت على ضرورة قيام الإيكاو بتعديل لوائح صلاحية الطائرات للطيران وتحديثها لمواكبة التقنيات الناشئة في مجال الطيران، مثل الطائرات الكهربائية العمودية الإقلاع والهبوط (eVTOLs)، والنظم التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، وخدمات الطيران حسب الطلب. وأحاطت اللجنة علمًا بالدعوة إلى اعتماد عمليات مرنة لإصدار الشهادات ونماذج للمراقبة الآلية، مدعومة بالتعاون بين الجهات التنظيمية وقطاع الطيران والأوساط الأكademie ومؤسسات التوحيد القياسي، لضمان التكامل الآمن والفعال لمنصات الطيران من الجيل التالي. وأشارت اللجنة كذلك إلى العمل الجاري الذي تقوم به الإيكاو فيما يتعلق بالطائرات غير المصنفة بموجب الملحق السابع — "علامات الجنسية وتسجيل الطائرات"، واتفقت على إحالة مضمون ورقة العمل هذه إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيه.

٣١-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/85، التي قدمتها المملكة العربية السعودية، والتي أبرزت الحاجة إلى تنسيق وثائق الإيكاو فيما يتعلق بالأسلوب المتبعة في وضع العناوين ومسميات الحدود الدنية في خرائط عمليات الاقتراب بنظام الهبوط الآلي (ILS) من الصنفين الثاني والثالث (CAT II/III). وأشارت اللجنة إلى أن عدم الاتساق أدى إلى اختلاف ممارسات التنفيذ بين الدول، مما قد يؤثر في وضوح العمليات التشغيلية وقابلية استخدام الخرائط والسلامة. واتفقت اللجنة على إحالة الإجراء المقترن إلى المجلس لمواصلة النظر فيه، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات الخارجية عن الميزانية.

٣٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/442، التي قدمتها فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، والتي سلطت الضوء على آثار تغير المناخ والتحدي الذي تطرحه على الملاحة الجوية العالمية مع التشديد على أهمية تكيف وتنفيذ استراتيجيات مستدامة. وأشارت اللجنة إلى أن المعايير الواردة في إجراءات خدمات الملاحة الجوية — "العمليات" (PANS-OPS)، الوثيقة Doc 8168، المجلد الثاني — "وضع إجراءات الطيران البصري والطيران الآلي" تأخذ في الاعتبار تصحيح درجة الحرارة والرياح في إجراءات الملاحة الرئيسية البارومترية، واتفقت على إحالة مضمون ورقة العمل هذه إلى فريق الخبراء المعنى للنظر فيها.

٣٣-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/465 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية بشأن استخدام الانتقالات كأدلة مكمّلة لعمليات الوصول الآلي القياسي للطائرات في إجراءات خدمات الملاحة الجوية — "العمليات" (Doc 8168)، المجلد الثاني. وأحاطت اللجنة علمًا بالعمل الجاري الذي تقوم به الإيكاو بشأن هذا الاقتراح، واتفقت على إحالة مضمون ورقة العمل إلى مجموعة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيه.

٣٤-٢٤ وأحيطَ علمًا بورقات المعلومات التي قدمتها السلفادور نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية* (A42-WP/457)، والهند (A42-WP/216) و(534)، والاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات (A42-WP/621) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبى الحركة الجوية (IFATSEA) (A42-WP/455)، والاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامه الحركة الجوية (IFATSEA) (A42-WP/521).

وليسوتو وليبيا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريا وموريا وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيشيل والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وتogo وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

* بلize وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

إدارة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ

٣٥-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/188 المقدمة من اليابان وشاركت في رعايتها الولايات المتحدة، والتي تناولت فوائد تصميم مسارات شمال المحيط الهادئ وسلطت الضوء على المشكلات المتعلقة بالقدرة على الاتصال بوصلة البيانات مما يؤثر على موثوقية القاعدة الخاصة بالفصل الجانبي البالغ ٢٣ ميلاً بحرياً. وأقرت اللجنة بأهمية موثوقية خدمات وصلات البيانات لضمان تطبيق قواعد الفصل المخصوص تطبيقاً آمناً، كما أشارت إلى أهمية وجود إجراءات موحدة عالمياً للتصدي لحالات تعطل وصلات البيانات. واتفقت اللجنة على إحالة الإجراء المقترن إلى المجلس للنظر فيه، مع مراعاة الأولويات الحالية المشمولة في ميزانية ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات الإضافية من خارج الميزانية.

٣٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/18، المقدمة من عُمان والإمارات العربية المتحدة، والتي سلطت الضوء على الحاجة إلى استراتيجية عالمية ومتكاملة لتحسين المجال الجوي فوق أعلى البحر عبر الأقاليم لتعزيز السلامة والقدرة الاستيعابية والكفاءة. وإنقلاً منها بالضرورة الملاحة لتحسين استغلال المجال الجوي فيما بين الأقاليم، شجّعت اللجنة الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) على المشاركة في التعاون بين الأقاليم وتبادل البيانات بشكل فعال. كما شجّعت اللجنة على تشكيل أفرقة عمل مشتركة بين الأقاليم في إطار المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) لتشريع وتسهيل تنفيذ المشروعات الزامية إلى تحسين استغلال المجال الجوي، مثل المجال الجوي ذي المسارات الحرة (FRA) وعمليات التوجيه المباشر وإرساء الأساس لمشروع ١٠/٣٠.

٣٧-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/225، المقدمة من الدنمارك نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^{*}، والدول الأعضاء الأخرى[†] في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكتنرول)، والتي سلطت الضوء على الحاجة إلى تطبيق نهج أكثر ديناميكية وجدى من حيث التكلفة وقابلية التكيف فيما يخص تحديث إدارة الحركة الجوية (ATM). وأقرت اللجنة بأن الاعتماد على بنية حديثة موجهة نحو الخدمات وتستند إلى البيانات يحمل إمكانية تسريع عجلة الابتكار في إدارة الحركة الجوية. واتفقت اللجنة على الفائدة من استخدام الإطار القائم بشأن الابتكار من أجل إعداد النهج الجديدة. وأحاطت اللجنة علماً بالاستعراض الجاري لتطور إدارة تقديم خدمات إدارة الحركة الجوية كجزء من تحديث "المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية" (Doc 9854)، واتفقت على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيه بهدف دمج النموذج الجديد المقترن لخدمات إدارة الحركة الجوية في الطبعة المقبلة من الخطة العالمية للملاحة الجوية وكذلك في الوثيقة Doc 9854.

٣٨-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/336، المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لمراقبى الحركة الجوية (IFATCA)، والتي سلطت الضوء على ضرورة تغيير مفهوم معلومات الطيران والتفق من أجل بيئة تعاونية (FF-ICE) بشكل منسق ومتenco في جميع أنحاء العالم. وأكدت اللجنة من حيد على أهمية اتباع نهج منسق عالمياً من أجل تطبيق هذا المفهوم، ولاحظت أن الطبعة الثانية القادمة من "الدليل العملي للبيئة التعاونية في مجال معلومات الرحلات الجوية وتدفقاتها" (الوثيقة 9965 Doc) ستسهل هذه المعاومة. كما أيدت اللجنة وضع خريطة طريق شاملة لهذا المفهوم، بما في ذلك عوامل التمكين الرئيسية مثل إدارة المعلومات على صعيد المنظومة وتوفير المعلومات ذات الصلة عن قيود المجال الجوي إلى جانب معلومات مفصلة عن الأرصاد الجوية الرقمية، مع ملاحظة اللجنة للأعمال الجارية التي تضطلع بها الإيكاو فيما يتعلق بالتوصية رقم ٣-٢/٢ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية بشأن الانتقال إلى خدمات

* النمسا وبلجيكا وبولندا وكرواتيا وصرنوس والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والجزائر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

† ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكראينا والمملكة المتحدة.

معلومات الطيران والتافق من أجل بيئة تعاونية ووقف العمل بخطة طيران الإيكاو لعام ٢٠١٢، وانتفت اللجنة على إهالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيه.

٣٩-٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/400، المقدمة من الأردن نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني،^{*} بشأن موقف الدول العربية فيما يتعلق بإجراء دراسة جدوى لإعداد برنامج تدقيق في الإيكاو لقياس مستوى كفاءة الملاحة الجوية. وأشارت اللجنة إلى أن البرنامج يهدف إلى مساعدة الدول في تقييم كفاءة شبكة الملاحة الجوية لديها وفقاً للأحكام المعمول بها في الإيكاو، وأن التعامل مع مقدمي الخدمات الجوية يكون من خلال السلطات الحكومية المختصة. وأشارت اللجنة أيضاً إلى أن نطاق البرنامج وشكله وألياته تظل خاضعة لدراسة الجدوى، كما هو موضح في التوصية رقم ٢/١-٣ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية والقسم ذي الصلة بذلك من تقرير المؤتمر. وأحاطت اللجنة علماً بإقرار تنفيذ هذه التوصية، وهنا بتوافر الموارد من خارج الميزانية. وبينما أقرت اللجنة بالشواغل المثاثرة والتحديات المرتبطة بإمكانية إنشاء برنامج عالمي لتدقيق كفاءة شبكة الملاحة الجوية، فإنها أكدت من جديد الحاجة إلى برنامج لدعم الدول، بناءً على طلبها، في تقييم كفاءة وأداء نظمها للملاحة الجوية.

٤٠-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/197، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، والتي سلطت الضوء على التحديات المتعلقة بالاستجابة السريعة لحالات الطوارئ عبر الحدود، وتأثير الاتفاques المكتوبة للبحث والإنقاذ عليها. وأقرت اللجنة بالتحديات التي تواجهها بعض الدول في إبرام اتفاques البحث والإنقاذ، مع الإشارة إلى أن هذه المسألة تدرج ضمن نطاق برنامج عمل الإيكاو القائم، ويتناولها الطبيعة المقابلة من "الدليل الدولي لعمليات البحث والإنقاذ الجوية والبحرية" (IAMSAR Doc 9731). وانتفت اللجنة على ضرورة استعراض الأدلة المطلوبة عند تقييم التنفيذ الفعال المتعلق بالتنسيق بين منظمات البحث والإنقاذ في إطار أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA).

٤١-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/331، المقدمة من النظام الدولي للأقمار الصناعية للبحث والإنقاذ (برنامج كوسباس سارسات الدولي)، وبرعاية مشتركة من كينيا والمملكة العربية السعودية، والتي سلطت الضوء على الفوارق بين أجهزة الإرسال التقليدية لتحديد موقع الطوارئ في حالات الاستغاثة (ELTs) وجهاز الإرسال الجديد لتحديد موقع الطوارئ في حالات الاستغاثة (ELT(DT)). وحثت اللجنة الدول الأعضاء على الحد من تعديل الجهاز الجديد للعمليات التي لا تتعلق بالطوارئ مشيرةً إلى العباء المحتمل الذي قد يفرضه التشريع غير المقصود للجهاز، وذلك من خلال الجهود المنسقة بين سلطات الطيران المدني ومشغلي شركات الطيران ومصنعي الطائرات ومنشآت الصيانة.

٤٢-٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/494، المقدمة من كوبا بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية،[†] والتي سلطت الضوء على الفائدة المحتملة لوضع شرط إلزامي للإبلاغ عن الحالة التشغيلية لنظام تفادي التصادم المحمول جوا (ACAS) كإجراء للتخفيف من خطر الاصطدام في الجو (MAC). وبينما أقرت اللجنة بالفائدة المحتملة في مجال السلامة المترتبة على تحسين الوعي الظريفي نتيجة لوجود معلومات عن الحالة التشغيلية لنظام تفادي التصادم المحمول جوا، فإنها أعربت عن تحفظات تتعلق بوضع أحكام عامة دون تحديد الاحتياجات التشغيلية بوضوح، واعترفت بالأعباء الإضافية المحتملة التي قد يواجهها مراقبو الحركة الجوية وأطقم الطيران. وانتفت اللجنة على إهالة الإجراء المقترن إلى المجلس ليواصل النظر فيه، مع مراعاة الأولويات القائمة المملولة من خلال ميزانية ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات من خارج الميزانية.

* الجزائر والبحرين وجزر القمر وجبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعُمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

† إكوادور وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وإيكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبينما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

عمليات النقل الفضائي

٤٣-٢٤ فيما يتعلق بالاستيعاب الآمن لعمليات النقل الفضائي في المجال الجوي، استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/443، المقدمة من كوبا بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٦؛ وورقة العمل A42 WP/351، المقدمة من شيلي بدعم من ١٨ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٧؛ وورقة العمل A42-WP/226، المقدمة من النمسارك نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^٨، والدول الأعضاء الأخرى^٩ في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)؛ وورقة العمل A42-WP/289 المقدمة من الولايات المتحدة.

٤-٤-٤ ومع إدراك اللجنة لزيادة حركة عمليات النقل الفضائي من حيث التيرة والحجم، فقد لاحظت أن الموضوع كان في إطار برنامج عمل الإيكاو. وطلبت إلى الإيكاو التعجيل بتطبيق التوصية ٦/١-٣ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/14) التي تعالج عملية الإدماج الآمن لعمليات النقل الفضائي في منظومة الفضاء الجوي، كما دعت الإيكاو إلى النظر في تشكيل فرقة عمل لدعم هذا الهدف. ورحبـت اللجنة أيضاً بتحديث مذكرة التقاهرـم بين مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي (UNOOSA) والإيكاو لتشتمـل مجالات جديدة للتعاون المشترـك، ولا سيما في التنسيق بشأن استيعاب عمليات النقل الفضائي في المجال الجوي، وأحاطـت علمـاً بالمبادرـات التي اتخـذـها مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي.

٤٥-٢٤ وذكرت اللجنة بأن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية قد قرر أن "المركبات الفضائية" لا تقي بتعريف "الطائرات"، وبالتالي ينبغي إدراة دمج هذه العمليات في المجال الجوي في مسارات عمل منفصلة "(انظر الفقرة ١٤-٣ من الوثيقة Doc 10209 — التقرير الصادر عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية)". وشجعت اللجنة الدول على المشاركة في جهود ثنائية، ومتعددة الأطراف عند الاقتضاء، من أجل تعزيز الدمج الآمن للعمليات الفضائية في المجال الجوي، وأكيدت من جديد استمرار أهمية مشاركة الإيكاو مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى المعنية بهذا الشأن.

٤٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/82 المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، والتي سلطت الضوء على التحديات التي يشكلها الحطام الفضائي على قطاع الطيران. وبينما تسلم اللجنة بأهمية تحسين نوعية وموثوقية المعلومات المتعلقة بالحطام الفضائي، لاحظت الشواغل نظراً لأن تطوير إجراءات إدارة المجال الجوي والاستجابة لأحداث العودة التي تتطوّي على درجة عالية من عدم اليقين لا يزال في مراحله المبكرة. ورحبّت اللجنة بالدعوة الواردة في الورقة إلى الدول الأعضاء لتبادل تجاربها وأفضل ممارساتها المتعلقة بعودة الحطام الفضائي إلى الغلاف الجوي.

٤٧-٤ وأحاطت اللجنة علمًا بورقات المعلومات المتعلقة بإدارة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ وعمليات النقل الفضائي والمقدمة من الصين (A42-WP/159)، التفتيح رقم ١ و(626-A42-WP) فيما يتعلق بإدارة الحركة الجوية وعمليات البحث والإنقاذ وعمليات النقل الفضائي، وكولومبيا (A42-WP/428) وجمهورية الدومينican (A42-WP/284 وA42-WP/426)،

* إيكوادور وبنما وبوليفيا (دوله - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا والجمهوريه الدومينيكية وإيكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهوريه - البولفاريه).

↑ الأرجنتين وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا و كوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإcuador والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك وبنما وكاريبي وباراغواي وبيرو وأوروجواي وفنزويلا (جمهورية - بوليفارية).

النمسا وبلجيكا وبولندا وبروناي وصربيا والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وال مجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا ولتوانيا ولوكمبورغ وماطلاة وهولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا واسبانيا والسويد.

ألانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجل الأسود ومقدونيا الشمالية والتزوج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

والهند (A42-WP/326)، وعمان (A42-WP/60) A42-WP/63، التفريح رقم (١)، والمملكة العربية السعودية (A42-WP/94)، و606 A42-WP/213، A42-WP/106، وتركيا (A42-WP/615) A42-WP/628، الولايات المتحدة (A42-WP/617) والاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات (A42-WP/623).

عمليات المطارات وأسطح حد العائق

٤٨-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/135، المقدمة من الصين، والتي أكدت على ضرورة الإدارة الشاملة للمطارات (TAM)، والتي تشمل الإدارة الشاملة للرحلات الجوية والركاب والأمتعة والنقل البري عبر منطقة التحركات المراقبة والمنطقة المفتوحة للجمهور ومركز النقل البري المتكامل. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لتواصل النظر فيه.

٤٩-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/231، المقدمة من الصين بدعم من مصر، والتي تدعو إلى وضع مواد إرشادية وقواعد وتوصيات دولية لضمان إدارة جودة وقود الطيران المستدام (SAF)، الذي يتزايد استخدامه حول العالم لتحقيق الحفاظ على الطاقة، وخفض انبعاثات الكربون، والتنمية الخضراء للطيران المدني. وأشارت اللجنة إلى أنه يجري استعراض وتحديث "دليل إمدادات الوقود للطائرات النفاثة في قطاع الطيران المدني" (Doc 9977). وبينما أقرت اللجنة بضرورة استعراض المواد الإرشادية وتحديثها، فلم تتفق على وضع قواعد وتوصيات دولية تتصل بإدارة جودة وقود الطيران المستدام. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر في المواد الإرشادية.

٥٠-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/227، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن الدول الأفريقية،* والتي تدعو إلى تعزيز الرقابة والإرشادات والدعم الفني في مجال التخطيط لحالات الطوارئ في المطارات. وأشارت اللجنة إلى أنه يجري استعراض وتحديث الجزء السابع من وثيقة الإيكاو "التخطيط لحالات الطوارئ في المطارات" (Doc 9137) من "دليل خدمات المطارات". وقد أقرت اللجنة بالحاجة إلى الدعم الفني، وبالتالي، فقد اتفقت على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيه.

٥١-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/229، المقدمة من جمهورية كوريا بدعم من المجلس الدولي للمطارات وللجنة شؤون الصناعة التابعة للأياتا، والتي دعت إلى وضع مواصفات فنية موحدة وإرشادات تشغيلية لأنظمة رصد الطيور بالردار في المطارات. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيه.

٥٢-٢٤ إلى وضع مواد إرشادية لدعم الاستيعاب الآمن والموحد والفعال لتكنولوجيات الذكاء الاصطناعي في نظم رصد سلامة المطارات. وبينما أقرت اللجنة بالحاجة إلى إدماج تكنولوجيات الذكاء الاصطناعي في أنظمة رصد سلامة المطارات، فإن هناك آراء تستصوب قيام مجموعة دراسات بوضع إطار عمل رفيع المستوى قبل الشروع في هذا الإدماج. وبالتالي، فقد اتفقت على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيه.

٥٣-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/212، المقدمة من سنغافورة، برعاية مشتركة من جمهورية كوريا والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، وورقة العمل A42-WP/208، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابةً عن الدول

* الجزائر وأنغولا وبنين وبوتريانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكامبوديا والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وساحل العاج وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيپ والسنغال وسيشل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وتogo وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

الأفريقية*. وأحاطت اللجنة علمًا بالمبادرات الجارية التي تقوم بها الإيكاو لدعم تنفيذ أحكامها الجديدة المتعلقة بأسطح حدود العوائق (OLS) من خلال التدريب والمعلومات الإرشادية والندوات الإقليمية ومن خلال إنشاء موقع إلكتروني مخصص مزود بأدوات. وأقرت اللجنة بأن تنفيذ الأحكام الجديدة المتعلقة بأسطح حدود العوائق يمثل مهمة رئيسية للدول التي لديها مطارات عديدة، وحثت الدول على الاستفادة من مبادرات الإيكاو لدعم التنفيذ في هذا الصدد.

البنية التحتية وترخيص المطارات

٥٤-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/155، المقدمة من المغرب، والتي تسلط الضوء على الاضطرابات والأضرار التي تسببها الكوارث الطبيعية للبنية التحتية للطيران. ومع إقرار اللجنة إلى مواد إرشادية وتبادل أفضل الممارسات لضمان تحصين البنية التحتية للطيران، أثارت شواغل بشأن وضع قواعد ومتطلبات دولية بشأن هذا الموضوع. واتفقت على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيه.

٥٥-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/260، المقدمة من إيران (جمهورية - الإسلامية)، والتي سلطت الضوء على التحديات والفرص المرتبطة بتطبيق إطار عمل للصيانة الوقائية للأرصفة. وأقرت اللجنة بمزايا وتحديات تطبيق الصيانة الوقائية للأرصفة، واتفقت على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة دراسته.

٥٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/358، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات وإثيوبيا، برعاية مشتركة من الجمهورية الدومينيكية، والتي سلطت الضوء على التحديات التي تواجه الدول ومشغلي المطارات في ترخيص المطار والإبقاء عليه. واتفقت اللجنة على ضرورة تنسيق الجهود من أجل دعم الدول ومشغلي المطارات على مواصلة التحسين في مجال ترخيص المطارات، وأشارت إلى التحديات التي تواجه إعداد مواد إرشادية تمكن الدول من تقييم مدى ملاءمة نقل القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو إلى اللوائح الوطنية دون أن تتعارض مع قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-٢٢. كما وأشارت اللجنة إلى أن المنظمات الإقليمية ستكون أكثر قدرة على مواجهة التحديات الخاصة المرتبطة بترخيص المطارات وأن وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية — المطارات" (الوثيقة 9981 Doc) تتضمن الأحكام المتعلقة بترخيص المطارات وعمليات تقييم السلامة ودراسة توافق المطارات. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لتحديد مدى الحاجة إليه ونطاق عمله.

٥٧-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/445، المقدمة من الأرجنتين، بدعم من بليز وبوليفيا (دولة - متعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية والإيكادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبيرو وأوروغواي، وطلبت من الإيكاو وضع معايير متناغمة وشروط قابلية تطبيق موحدة لضمان أن تساهم البنية التحتية لمجموعة أنوار الاقتراب بفعالية في قرارات الطيارين. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيه.

٥٨-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/464، المقدمة من الأرجنتين، بدعم من بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية والإيكادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبيرو وأوروغواي، والتي اقترحت تعديل تصميم شرائط المدارج ومناطق سلامа طرفي المدرج (RESA) بناءً على نوع التشغيل واتجاه المدرج المستخدم ونوع إجراءات الاقتراب. وأعربت اللجنة عن قلقها من أن يؤدي تغيير الأحكام المتعلقة بشرائط

* الجزائر وأنغولا وبنين وبوتريخانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكامبوديا والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وساحل العاج وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغابون وغامبيا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيب والسنغال وسيشل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وتogo وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

المدارج ومناطق سلامة طيفي المدرج إلى عدم الاتساق، وبالتالي فقد اتفقت على إهالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيه.

٥٩-٤ وأحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من الأرجنتين بدعم من بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكواتور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبينما وببرو وأوروغواي (ورقة العمل A42-WP/435، التقى رقم ١) والهند (ورقات العمل A42-WP/173 A42-WP/207 و A42-WP/275 و A42 WP/275) واليابان (ورقة العمل A42-WP/235) وكازاخستان (ورقة العمل A42 WP/306 A42 WP/343 والمغرب (ورقة العمل A42-WP/203) والصين (ورقة العمل A42-WP/598) والرابطة العالمية المعنية بالاصطدام بالطيرور (ورقة العمل A42-WP/583).

الأرصاد الجوية وإدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM)

٦٠-٤ استعرضت اللجنة التقى رقم ١ لورقة العمل A42-WP/215، المقدمة من الدنمارك نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^{*}، والدول الأعضاء الأخرى[†] في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، وشاركت في تقديمها كلٌ من البحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية وسنغافورة والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA). والتي تسلط الضوء على التحديات الكبيرة التي تواجه قطاع الطيران نتيجةً لتزايد أحداث الطقس الخطرة.

٦١-٤ وأعربت اللجنة عن تأييدها الواسع للاقتراحات الواردة في ورقة العمل A42-WP/215، التقى رقم ١، وأقرت بالحاجة العالمية إلى التخفيف من حدة المخاطر في مجال السلامة التي تفرضها أحداث الطقس الخطرة، فضلاً عن تعزيز قدرة عمليات الملاحة الجوية والبنية التحتية أثناء الطريق وفي المطارات على الصمود في مواجهة آثار أحداث الطقس الخطرة. واتفقت اللجنة أيضاً على ضرورة تبادل الملاحظات والتقارير الروتينية الصادرة عن الطائرات، ولا سيما المعلومات الكمية عن الاضطراب مجاناً، وذلك من أجل تحسين عملية وضع نماذج للغلاف الجوي لتحسين سلامة جميع مستخدمي المجال الجوي. وأشارت اللجنة إلى الجهود المستمرة التي يبذلها أحد أفرقة خبراء الإيكاو لوضع نظام منسق عالمياً لتوفير المعلومات حول الظواهر الجوية الخطرة، التي يُشار إليها باسم "خدمة معلومات الطقس الخطر" (HWIS)، واتفقت على إهالة محتوى ومقترنات ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيها.

٦٢-٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/252، المقدمة من البرازيل، والتي أبرزت الحاجة إلى توفير إخطارات بشأن الأعاصير المدارية لإقليم جنوب المحيط الأطلسي لدعم سلامة وكفاءة الملاحة الجوية، وتعزيز التنسيق مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO) لإنشاء مركز جديد لإخطارات الأعاصير المدارية (TCAC) تابع للإيكاو في الإقليم في المستقبل. وبينما أقرت اللجنة بالجهود العديدة التي يبذلها أحد مقدمي خدمات الأرصاد الجوية في البرازيل، أشارت إلى أنَّ برنامج المنظمة العالمية للأرصاد الجوية لتقديم المشورة بشأن الأعاصير المدارية لا يشمل الجزء الغربي من جنوب المحيط الأطلسي بسبب انخفاض توافر الأعاصير المدارية في تلك المنطقة، وأشارت إلى ضرورة إجراء تقييم شامل لفكرة إنشاء مركز جديد لإخطارات الأعاصير المدارية (TCAC) في منطقة جنوب المحيط الأطلسي، مع مراعاة المشورة العلمية والتكنولوجية من المنظمة العالمية للأرصاد الجوية،

* النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمنطقة الأوروبية ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

† ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

وبهدف تقادى أي تضارب، ومراعاة الآثار الإنسانية والاجتماعية والاقتصادية الكبيرة التي قد تسببها الأعاصير المدارية. لذلك، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو مواصلة التنسيق مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية بشأن هذه المسألة على وجه التحديد.

٦٣-٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/194، المقدمة من الصين، والتي عرضت فيها منجزاتها في مجال إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM). ولتجنب التفتق في تنفيذ نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة والحد من الزيادات في التكاليف المرتبطة به وضمان التشغيل المنسق لعملياته، اتفقت اللجنة على أن تضع الإيكاو إرشادات موحدة عالمياً لتقييم تطبيقه. وإذ أشارت اللجنة إلى أهمية "معرف الرحلات الجوية الفريد عالمياً" (GUFI) للتشغيل البيني على الصعيد العالمي، اتفقت على أن ينظر فريق الخبراء المعنى في مدى الحاجة إلى إعداد آلية لتخصيص واستخدام معرف الرحلة الجوية الفريد عالمياً في الرحلات الجوية العابرة للحدود. وأقرت اللجنة بالتحول الرقمي السريع لمنظومة الطيران المدني، واتفقت على إحالة مقترن وضع القواعد القياسية والمواصفات لتدفق البيانات والمعاملات القائمة على نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة إلى فريق الخبراء المعنى، مع مراعاة الأحكام القائمة بشأن تبادل المعلومات. وشجعت اللجنة المجموعات الإقليمية والوطنية المشاركة في نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة على دعم تبادل المعلومات العالمي من خلال التعاون المستمر.

٦٤-٤ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A42-WP/270، المقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبى الحركة الجوية (IFATCA)، والتي حددت العديد من التحديات المرتبطة بتطبيق نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة، وسلطت الضوء على ضرورة تطبيقه لوقف العمل بخطة الطيران لعام ٢٠١٢ بحلول عام ٢٠٣٤، وفقاً لما تم الاتفاق عليه في المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية. ولمعالجة هذه التحديات، اتفقت اللجنة على أن تضع الإيكاو استراتيجية لدعم التطبيق على المستويين الإقليمي والدولي لنظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة مع تسهيل تبادل نهج موحد في تنفيذ نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة في جميع أقاليم المنظمة. كما اتفقت اللجنة على أن تُعزز الإيكاو العمل على عوامل التمكين الفنية اللازمة للتتبادل السلس للبيانات، بما في ذلك التوجيه وتعريف خدمات المعلومات والسجلات وبروتوكولات أمن المعلومات. وشجعت اللجنة الدول على النظر في تطبيق قدرات نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة التي تتمكن من استخدام خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية وخدمات الأرصاد الجوية ومعلومات الطيران.

٦٥-٤ وأحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من الأرجنتين بدعم من بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإيكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبينما وباراغواي وبيرو وأوروغواي (ورقة العمل A42-WP/427) والصين (ورقة العمل A42-WP/337) وكوبا والتي دعمتها الدول الأعضاء* في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (ورقة العمل A42-WP/446).

سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية

٦٦-٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/33، التي قدمها المجلس، والتي أقرت بأن عدداً من بنود جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية القائم المقرر أن يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات في عام ٢٠٢٧ (ITU WRC-27) لها آثار على الطيران وقد تؤثر سلباً على سلامة تشغيل الطائرات، على سبيل المثال البند ٧-١ من جدول الأعمال المتعلق بأجهزة قياس الارتفاع اللاسلكية. وحثت الورقة الدول الأعضاء على دعم استراتيجية الإيكاو بشأن طيف الترددات بقوة، وعلى مشاركتها النشطة مع سلطاتها الوطنية المختصة بتنظيم الاتصالات اللاسلكية والمشاركة في الأنشطة التحضيرية والإقليمية التي سيجريها قطاع الاتصالات الراديوية في الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU-R) وفي المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية المقرر عقده في عام ٢٠٢٧.

* بليز وبوليفيا (جمهورية متعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وجمهورية الدومينican وإيكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (الجمهورية البوليفارية).

٦٧-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/329، المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس الدولي لطائرات الأعمال (IBAC)، وشاركت في رعايتها سنغافورة، والتي تناولت ضرورة تحقيق التوازن بين الكفاءة لدى استخدام الطيف والسلامة الجوية. وأوضحت الورقة التحديات التي تواجهها أوساط الطيران بسبب التداخل المحتمل مع أنظمة الطيران الحيوي، مثل أجهزة قياس الارتفاع اللاسلكية والناتجة عن ظهور تكنولوجيات جديدة مثل تكنولوجيات الجيل الخامس (5G) والجيل السادس (6G). وأشارت اللجنة إلى أن الطائرات المدنية تحلق بشكل روتيني عبر الحدود الدولية، وأقرت وبالتالي بضرورة اتخاذ إجراءات عالمية، لا سيما في إطار التحضير للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠٢٧ (WRC-27)، حيث يؤثر عدم حل القضايا المتعلقة بطيف الترددات على الصعيد الوطني أو الإقليمي في السلامة الجوية والكفاءة التشغيلية على الصعيد العالمي.

٦٨-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/348، المقدمة من البرازيل، والتي حددت بنود جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠٢٧ (WRC-27) التي تمثل تهديدات مباشرة أو محتملة لطيف الترددات اللاسلكية في مجال الطيران. ودعت الورقة إلى تحديد أنجع السبل للدول والجهات المختصة لرصد الدراسات الجارية المتعلقة بنجدول أعمال هذا المؤتمر والمشاركة فيها بنشاط، وتقييم الآثار الفعلية لعدم صون طيف الترددات المخصص حالياً واللازم في المستقبل لخدمة الطيران في إطار أي من بنود جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية المثيرة للقلق.

٦٩-٢٤ وأقرت اللجنة بالحاجة الملحة إلى هذا الموضوع، واتفقت على إحالة محتوى ورقيتي العمل A42-WP/329 و A42-WP/348 إلى فريق (أو أفرقة) الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها واقتراح إجراءات في هذا الشأن. وعلاوة على ذلك، وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي، لكي تعتمده الجلسة العامة، ولتحل محل قرار الجمعية العمومية رقم ٧-٤١:

القرار ٤/٢: دعم سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية

حيث إن الإيكاو هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة مسؤولة عن سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي؛

وحيث إن الإيكاو تعتمد المعايير الدولية وأساليب العمل الموصى بها لنظم اتصالات الطيران والأجهزة المساعدة للملاحة اللاسلكية؛

وحيث إن الاتحاد الدولي للاتصالات هو الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي تنظم استخدام طيف الترددات اللاسلكية؛

وحيث إن موقف الإيكاو، كما وافق عليه المجلس، بالنسبة للمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات هو نتيجة لتنسيق متطلبات الطيران الدولي لطيف الترددات اللاسلكية؛

وحيث إن الطيران يتطلب استراتيجية شاملة لطيف الترددات لدعم الحماية المناسبة للطيف الملائم وتوفيرها في الوقت المناسب؛

وحيث إن البيئة المستدامة للنمو وتطوير التكنولوجيا مطلوبين لدعم السلامة والفعالية التشغيلية لنظم التشغيل الحالية والمستقبلية والسماح بالانتقال بين التكنولوجيات الحالية والمستقبلية؛

وإذ تدرك أن وضع وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة وإدارة الحركة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي يمكن أن يتعرض لخطر شديد؛ ما لم يتم استيفاء المتطلبات الخاصة بتخصيصات الطيف المناسبة لسلامة الطيران، وتحقيق الحماية المستمرة لتلك التخصيصات؛

وتدرك أن قضايا الطيف التي لم يتم حلها والمتعلقة بخدمات سلامة الطيران قد أدت إلى إلغاء رحلات جوية وتدور خدمات إدارة الحركة الجوية وانقطاعات في تشغيل الرحلات الجوية؛

وإذ تدرك أن قطاع الطيران المدني يمتد بسلسة عبر الحدود الدولية على الرغم من الاختلافات الوطنية أو الإقليمية في تنفيذ الخدمات الراديوية غير المتعلقة بالطيران، فإن قضايا طيف الترددات التي لم تحل فيما يتعلق بخدمات سلامة الطيران العالمية قد تؤثر في عمليات الطيران الدولية.

وتدرك أنه من أجل ضمان الاستخدام الأمثل للطيف الترديي المخصص للطيران، ينبغي إدارة الترددات بكفاءة واستخدام أفضل الممارسات؛

وتدرك أن دعم الإدارات الأعضاء في الاتحاد الدولي للاتصالات مطلوب لضمان دعم المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية لموقف الإيكاو وضمان تلبية متطلبات الطيران؛

وبالنظر إلى الحاجة الملحة لزيادة مثل هذا الدعم بسبب الطلب المتزايد على الطيف والمنافسة الشديدة من خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية التجارية؛

وبالنظر إلى زيادة أنشطة التحضير للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية التابع للاتحاد الدولي للاتصالات المرتبط بالطلب المتزايد على عرض النطاق من جميع مستخدمي طيف الترددات اللاسلكية، فضلاً عن الأهمية المتزايدة لإعداد المواقف الإقليمية من قبل هيئات الاتصالات الإقليمية مثل APT وASMG وCEPT وATU وCITEL وRCC؛

وبالنظر إلى التوصيتين ٣/٧ و٦/٧ الصادرتين عن اجتماع شعبة الاتصالات/العمليات الخاصة (١٩٩٥) (SP COM/OPS/95) والتوصية ٢/٥ الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) والتوصية ١٢/١ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (٢٠١٢)، والتوصية ٥/٥ الصادرة عن مؤتمر الإيكاو رفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (٢٠٢١)؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تشجع الدول الأعضاء على تهيئة بيئة تمكن السلطات الوطنية المختصة بتنظيم الاتصالات اللاسلكية من العمل بالتنسيق الوثيق مع سلطات الطيران المدني، وبالتالي ضمان مراعاة مصالح الطيران على النحو الصحيح في السياسات الوطنية المتعلقة بطيف الترددات وفي مواقف الدول في الإطار التحضيري للمؤتمرات العالمية للاتصالات الراديوية التي ينظمها الاتحاد الدولي للاتصالات وفي أثناء انعقادها؛

٢- تحث الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران المدني على تقديم الدعم القوي لاستراتيجية الطيف الترديي للإيكاو وموقف الإيكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية وفي الأنشطة الإقليمية والدولية الأخرى التي يتم إجراؤها استعداداً للمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية، بما في ذلك بالوسائل التالية:

أ) العمل معاً لتقديم نظم طيران ذات كفاءة في استخدام الطيف بالإضافة إلى إدارة الترددات التي تلبي "أفضل الممارسات" الحالية؛

ب) دعم أنشطة الإيكاو المتعلقة باستراتيجية وسياسة طيف الترددات للطيران من خلال اجتماعات فريق الخبراء المعني ومجموعات التخطيط الإقليمية؛

ج) التعهد بتوفير مصالح الطيران ليتم دمجها بالكامل في إعداد مواقفها المقدمة إلى منتديات الاتصالات الإقليمية المشاركة في إعداد مقترنات مشتركة إلى المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية؛

- (د) تضمين في مقتراحتهم إلى المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية، قدر الإمكان، مواد تتفق مع موقف الإيكاو؛
- (هـ) دعم موقف الإيكاو وبيانات سياسة الإيكاو في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات على النحو الذي أقره المجلس والمدرج في دليل طيف الترددات اللاسلكية الازمة للطيران المدني (Doc 9718)؛
- (و) التعهد بتوفير خبراء الطيران المدني للمشاركة الكاملة في إعداد مواقف الدول والموافقات الإقليمية وتنمية مصالح الطيران في الاتحاد الدولي للاتصالات؛
- (ز) ضمان، إلى أقصى حد ممكن، أن تضم وفودهم إلى المؤتمرات الإقليمية ولجان الدراسات التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات والمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية خبراء من سلطات الطيران المدني التابعة لهم والجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران المدني التي هي على استعداد تام لتمثيل مصالح الطيران؛
- ٣- تحت الدول الأعضاء على التعاون بشكل فعال مع هيئاتها التنظيمية للاتصالات اللاسلكية من أجل دمج مصالح الطيران ضمن المصالح الوطنية الأخرى، لا سيما في الإطار التحضيري للمؤتمرات العالمية للاتصالات الراديوية التي ينظمها الاتحاد الدولي للاتصالات وفي أثناء انعقادها؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء على النظر، على سبيل الأولوية، في السلامة العامة وسلامة الطيران عند اتخاذ قرار بشأن كيفية تمكين خدمات جديدة أو إضافية، والتشاور مع منظمي سلامه الطيران والخبراء المتخصصين ومستخدمي المجال الجوي لتقديم جميع الاعتبارات الازمة ووضع التدابير التنظيمية لضمان خلو ظُم وخدمات الطيران الحالية من التداخل الضار.
- ٥- تطلب من الأمين العام أن يوجه انتباه الاتحاد الدولي للاتصالات إلى أهمية تخصيص طيف الترددات اللاسلكية وحمايته بشكل ملائم من أجل سلامه الطيران؛
- ٦- توجه المجلس والأمين العام، كمسألة ذات أولوية عالية ضمن الميزانية التي اعتمدتتها الجمعية، بضمان توافر الموارد الازمة لدعم وضع وتنفيذ استراتيجية شاملة لطيف الترددات لأغراض الطيران وكذلك زيادة مشاركة الإيكاو في أنشطة إدارة الطيف الدولية والإقليمية؛
- ٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٧-٤١.

نقاط ضعف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتحصينه

٧٠-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/34 التي قدمها المجلس، والتي سلطت الضوء على المخاطر والعواقب المرتبطة بالتدخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وحدّدت خريطة طريق للإيكاو تتضمن تدابير تخفيف قصيرة الأجل وحلولاً طويلة الأجل. وأعربت اللجنة عن قلقها البالغ إزاء الآثار المحتملة المرتبطة بالتدخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على السلامة الجوية، مشيرةً على وجه التحديد إلى أنه جرى تحديد التدخل على أنه عامل مساهم في ثلاثة فئات من الحوادث أو الواقع العالية المخاطر، مع الإقرار أيضاً بالجهود الفنية الجارية المبذولة للتخفيف من آثاره السلبية.

٧١-٢٤ وأحاطت اللجنة علمًا أيضًا بالإجراءات المتخذة لمعالجة التداخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وحثّت الدول والمنظمات الدولية والجهات المانحة والجهات المعنية على دعم جهود الإيكاو الجارية، من خلال وسائل مثل تقديم مساهمات طوعية في عمليات اعتماد إحدى مجموعات أدوات التنفيذ (iPack) ونشرها للتخفيف من آثار التداخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٧٢-٢٤ وأشارت اللجنة إلى تحسن إجراءات الإبلاغ بين الإيكاو والاتحاد الدولي للاتصالات (ITU)، وحثت الدول على إبلاغ مكتب الإيكاو الإقليمي المعتمد لديها بحالات التداخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية التي لا يمكن حلها من خلال الإجراءات الوطنية أو الدولية الروتينية، علاوةً على اتباع الإجراءات المحددة في لوائح الراديو الصادرة عن الاتحاد الدولي للاتصالات.

٧٣-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/108، التي قدمها المجلس التسييري الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والتي شاركت في رعايتها مؤسسة سلامة الطيران (FSF) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبى الحركة الجوية (IFATCA)، وورقة العمل A42-WP/204، التي قدمتها الدنمارك نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^{*}، والدول الأعضاء الأخرى[†] في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (بيروكتنرول)، وشاركت في رعايتها الجزائر والبحرين وكندا وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق واليابان والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية وسنغافورة والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA) ومؤسسة سلامة الملاحة. واتفقت اللجنة على ضرورة قيام الإيكاو بتسريع جهودها الرامية إلى توحيد الحلول المتعلقة بالتدخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك النظام المكمل لتحديد الموقع والملاحة والتوقيت (C-PNT)، والتحقق من صحة الإشارات للكوكبات الأساسية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وخدمات تقويم الإشارات.

٧٤-٢٤ واتفقت اللجنة على الحاجة إلى التسويق مع المنظمات المعنية بوضع القواعد القياسية لتكون بنية إلكترونيات الطائرات أكثر قوّةً ومقاومةً للتداخل على الترددات اللاسلكية للنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، ولوضع المتطلبات ومعايير الأداء الداعمة لأغراض مزامنة الوقت عبر مختلف الأنظمة الآلية الأرضية والمحمولة على متن الطائرة. كما دعت اللجنة قطاع الطيران إلى تسريع وتيرة إعداد الحلول الناتجة عن ذلك وتنفيذها.

٧٥-٢٤ وأبلغت اللجنة بأنه يجري وضع مفهوم جديد يسمى "خدمة معلومات الإبلاغ التشغيلي الرقمي" ليحل محل نظام إعلانات الطيارين (النوتام) وغيره من معلومات الطيران المؤقتة. ومن شأن هذه الخدمة أن تتيح جمع أحداث التداخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ونشرها في الوقت الفعلي وبطريقة منهجية. وعلاوةً على ذلك، لاحظت اللجنة أن العبارات التي سيستخدمها الطيارون ومراقبو الحركة الجوية في حالة التداخل على ترددات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والتي تنشر في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (Doc 4444 PANS-ATM، الوثيقة 4444)، ليست شاملةً وبالتالي، يتوقع من الطيارين وموظفي خدمات الحركة الجوية استخدام لغة واضحة عند الضرورة. ومع ذلك، فإن النظر في العبارات المستخدمة مدرج في برنامج عمل المنظمة.

٧٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/335، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا) والمجلس الدولي لطيران رجال العمل (IBAC) والاتحاد الدولي لرابطة مراقبى الحركة الجوية (IFATCA) والتي شارك في رعايتها الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، وورقة العمل A42-WP/134، التي قدمتها الصين وشاركت في رعايتها سنغافورة، وورقة العمل A42-WP/171، التي قدمتها اليابان. وأيدت اللجنة النهج المتعدد الجوانب للتخفيف من التداخل على الترددات

* إسبانيا وإستونيا وألمانيا وأيرلندا وإيطاليا والبرتغال وبليجيكا وبولندا وتشيكيا والدانمرك ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا والسويد وفنلندا وقبرص وكرواتيا ولاتفيا ولتوانيا ومالطا والنمسا وهنغاريا وهولندا واليونان

† أذربيجان وأرمينيا وألبانيا وأوكرانيا وأيسلندا والبوسنة والهرسك وتركيا والجبل الأسود وجمهورية مولدوفا وجورجيا وسان مارينو وسويسرا وصربيا ومقدونيا الشمالية والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية وموناكو والنرويج

اللائلية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك استحداث نظم رصد وتحليل في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في الوقت الفعلي. كما اتفقت اللجنة على أن تدابير التخفيف يجب أن تكون متعددة الطبقات وقابلة للتكييف مع البيئات التشغيلية المختلفة. وأقرت بالحاجة إلى وضع إطار استعراض متكامل لضمان التحسين الشامل لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية.

٧٧-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/210 التي قدمتها البرازيل وورقة العمل A42-WP2/74 التي قدمتها المملكة العربية السعودية، وأكدت من جديد على أهمية اعتماد الدول لاستراتيجيات شاملة لتعزيز مرونة أنظمة الملاحة من خلال تكامل البنية الأساسية الأرضية لنظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع. وشددت اللجنة أيضاً على الحاجة إلى مزيد من التوجيه في تحديد شبكات نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع الملائمة والمقدارة على الصمود لضمان استمرارية خدمات الملاحة الجوية، كما شددت على أهمية تعزيز التنسيق الإقليمي وفيما بين الأقاليم بشأن هذه المسألة من خلال المجموعات الإقليمية للتحطيط والتنفيذ.

٧٨-٢٤ وأبلغت اللجنة بالجهود الجارية التي تبذلها أفرقة خبراء الإيكاو لوضع أحكام جديدة تتعلق بالشبكة التشغيلية المرنة للملاحة (NAV RON)، بهدف تحسين البنية الأساسية للملاحة التقليدية وإعداد شبكات أكثر قدرة على الصمود. وترکَّز هذه الجهود على تحديد "شبكة الملاحة الكافية" وعلاقتها بالشبكة التشغيلية الدنيا للملاحة الجوية (NAV MON). بالإضافة إلى ذلك، ستتضمن الشبكة التشغيلية المرنة للملاحة الجوية أحكاماً لتعزيز البيانات والمخططات الرقمية للطيران التي تسمح للطيارين بالاستفادة الكاملة من البنية الأساسية المتاحة للملاحة، بناءً على أنواع المراقب والتغطية الدقيقة. لاحظت اللجنة أن أنشطة بناء القدرات المتعلقة بالشبكة التشغيلية المرنة للملاحة ستتvez لدعم الدول في تحطيط المفهوم الجديد وتنفيذـه.

٧٩-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/190 التي قدمتها الهند وورقة العمل A42-WP/423 التي قدمتها الأرجنتين بدعم من بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإيكادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبربادوس وأوروغواي. وشددت كلتا الورقتين على الحاجة إلى إجراء بحوث أكثر استهدافاً في أداء نظام تقويم الإشارات بالنظام الأرضية (GBAS)، لا سيما في المناطق الاستوائية ومناطق خطوط العرض المنخفضة حيث تشكل اضطرابات الغلاف الأيوني الفريدة تحديات كبيرة على النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية.

٨٠-٢٤ وأبلغت اللجنة بأن برنامج عمل المنظمة يتضمن أصلاً إعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية المتعلقة بعمليات نظام تقويم الإشارات بالنظام الأرضية في مناطق خطوط العرض المنخفضة النشطة في الغلاف الأيوني، والنظر في الصيانة المحدثة لتحسين أداء نظام تقويم الإشارات بالنظام الأرضية في هذه المناطق. وفي هذا الصدد، شجعت اللجنة الدول والمؤسسات البحثية على التعاون في وضع نماذج الأداء المطلوبة للشبكات العالمية الاستوائية للملاحة بالأقمار الصناعية. وأشارت اللجنة إلى أن الإيكاو قد أدخلت القواعد والتوصيات الدولية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية المزدوج الترددات والمتمدد الكوكبات (DFMC) التي يمكن أن تحسن سلامة الطيران وقدرتها على الصمود في وجه تأثيرات طقس الفضاء، مثل اضطرابات الغلاف الأيوني.

٨١-٢٤ وأشارت اللجنة إلى ضرورة تعزيز قدرات نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية (SBAS) في المناطق الاستوائية ومناطق خطوط العرض المنخفضة، حيث تكون لأنشطة الشمسية والاضطرابات الأيونية الجوية آثار خطيرة. وأشارت اللجنة أيضاً إلى أن هناك جهوداً جارية بقيادة أفرقة الخبراء المعنية لتعزيز القدرات فيما يخص رصد طقس الفضاء والتنبؤ بالأحوال الجوية على الصعيد العالمي.

٨٢-٢٤ بالإضافة إلى ذلك، اتفقت اللجنة على إحالة مضمون ورقات العمل A42-WP/108 وA42-WP/190 وA42-WP/204 وA42-WP/210 وA42-WP/237 وA42-WP/423 وA42-WP/335 إلى أفرقة الخبراء المعنية مواصلة النظر فيها.

٨٣-٢٤ وفي ضوء المناقشة الشاملة بشأن التداخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده وليحل محل المرقق (ج) بقرار الجمعية العمومية ٨-٤١:

القرار ٤/٢٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية

حيث إن من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة وممارساتها في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية، وذلك تيسيراً لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أسهل فهماً وأفضل تنظيماً من الناحية المنطقية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١ تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسبما كانت عند ختام الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.
- ٢ تقرر أن تواصل في كل دورة عادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية.
- ٣ تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٨-٤١.

المرفق (أ)

السياسات العامة

حيث إن الإيكاو هي المنظمة الدولية الوحيدة القادرة على التنسيق الفعال للنشاطات العالمية في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية.

وحيث إنه ينبغي تسخير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو لخدمة مصالح الطيران المدني في العالم وتحقيق أهدافه.

وحيث إنه ينبغي أن تتمتع الدول المتعاقدة بحقوق متساوية في الانتفاع بالنظم العالمية الداخلة في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو.

وبإقامة الاعتبار للبيان الصادر عن "سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية" الذي أعده مجلس الإيكاو واعتمده في ١٩٩٤/٣/٩.

فإن الجمعية العمومية:

- ١ تقرر أنه ما من سبب يحرم أي دولة متعاقدة من حقها في الانتفاع بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو، أو يؤدي إلى التمييز بين الدول المقدمة للخدمات والدول المنتفعه بها.
- ٢ تقرر أنه ينبغي ألا تتأثر سيادة الدول وحدودها من جراء تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو.

-٣ تحث على وضع وتطوير الأحكام والمواد الإرشادية المتصلة بجميع جوانب نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو، وذلك من خلال عقد الاجتماعات والمؤتمرات الملائمة وإنشاء فرق الخبراء وتنظيم الدورات التدريبية بمشاركة الدول المتعاقدة.

-٤ تحث على موافاة جميع الدول المتعاقدة بالأحكام المقترنة لجميع جوانب نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو، وذلك في وقت مبكر، لإعطائها فرصة كافية للاستعداد بأكبر قدر ممكن.

المرفق (ب)

تنسيق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو

إن الجمعية العمومية:

إذ تأخذ في اعتبارها الطابع الدولي للطيران المدني وترتبط الأعمال الإقليمية لخدمات الملاحة الجوية.

وإذ تأخذ في اعتبارها التوصيات رقم ٤/٥ ورقم ٢/٦ ورقم ١/٧ ورقم ٤/٨ الصادرة عن المؤتمر العاشر للملاحة الجوية والتوصيتين رقم ٤/٤ ورقم ٤/٥ الصادرتين عن الاجتماع الثالث للجنة الخاصة المعنية برصد وتنسيق الانتقال إلى استخدام النظم المستقبلية للملاحة الجوية (المراحل الثانية) ووضع الخطط الانتقالية، والتوصية رقم ٤/٤ الصادرة عن الاجتماع الرابع للجنة المعنية بالنظم المستقبلية للملاحة الجوية (المراحل الثانية)، والتوصيات رقم ١/١ ورقم ٥/١ ورقم ١٣/١ ورقم ٨/٢ ورقم ٩/٦ ورقم ٣/٧ ورقم ١٣/٦ الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية.

وإذ تأخذ في اعتبارها أن مجلس الإيكاو أحاط علماً ببعض هذه التوصيات واعتمد بعضها الآخر وطلب من الأمين العام للمنظمة أن يتخذ جميع التدابير الملائمة.

وإذ تدرك الدور الذي يجب أن تؤديه الأقاليم في مجال تخطيط وتنفيذ نظم الإيكاو لالاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

وعياً منها بأن التأخير قد يحدث في بعض المناطق عند الانتقال إلى تنفيذ هذه النظم.

وإذ تلاحظ بارتياح التجارب والعروض الإيضاحية والتقدم الجاري إحرازه في جميع الأقاليم فيما يتعلق بتنفيذ النظم المقدمة لإدارة الحركة الجوية.

وإذ تعتقد بأن مساهمة جميع الأقاليم تضمن تقييماً أفضل للتجارب وتعزز تطوير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لجعل هذه النظم قابلة للتشغيل البيئي ولتسهم في وضع نظام عالمي سلس لإدارة الحركة الجوية قادر على التكيف بكفاءة مع الاحتياجات الإقليمية وال محلية.

وإذ تلاحظ أنه ينبغي للدول فرادى وجماعات أن تعالج عدة مسائل اقتصادية وتنظيمية، ولا سيما مسائل تحايل التكاليف والمنافع، وتمويل التجهيزات، واسترداد التكاليف، والمسائل التعاونية.

وإذ تلاحظ أن تحقيق المنافع في وقت مبكر للمنتفعين وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لاستخدامها في الشبكة العالمية لإدارة الحركة الجوية بصورة منسقة ومتواقة عالمياً، أمران يقتضيان حصول بعض الدول على مساعدات فنية ومالية، وإن لا يغيب عن بالها البيان الصادر بشأن الدور المركزي الذي ينبغي للإيكاو أن تؤديه لتنسيق ترتيبات التعاون الفني إلى جانب تسهيل تقديم المساعدات إلى الدول فيما يتعلق بجوانب التنفيذ الفنية والمالية والإدارية والقانونية والتعاونية.

- ١ تدعو الدول ومجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية وصناعة الطيران إلى اتباع المفهوم التشغيلي العالمي الذي وضعته الإيكاو لإدارة الحركة الجوية بوصفه الإطار المشترك لتوجيه أعمال تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية وتركيز كل هذه الأعمال على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.
- ٢ تدعو الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية إلى إقامة إطار مشترك للتخطيط والتعاون على المستوى الإقليمي الفرعي من أجل التطوير المشترك لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية.
- ٣ تحث المجلس على أن يضمن قيام الإيكاو بوضع الاستراتيجيات الانتقالية، وشروط إدارة الحركة الجوية، والقواعد والتوصيات اللازمة لدعم تنفيذ نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية.
- ٤ تحث المجلس على أن يواصل بدون تأخير استعراض الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والاستراتيجية المتعلقة بتنفيذ نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية.
- ٥ تحث المجلس على اتخاذ الخطوات الازمة لضمان جعل النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية المقبول نظاماً مبنياً على الأداء، فضلاً عن وضع أهداف وأغراض أداء هذا النظام المقبول في الوقت الملائم.
- ٦ تدعو الدول القادرة، وتدعى المنظمات الدولية المعنية والمنتقدون ومقدمي الخدمات إلى ما يلي:
 - (أ) عدم ادخار أي جهد في سبيل التعاون وتسهيل تنفيذ برنامج البحث والاختبارات والتجارب بالتعاون عن كثب مع الدول ذات الموارد المحدودة.
 - (ب) التأكيد من صلاحية العناصر المحددة في هذا المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.
- ٧ تطلب إلى المجلس، على سبيل الأولوية العالمية وفي حدود الميزانية المعتمدة من الجمعية العمومية أن يكفل إتاحة الموارد الكافية لمكاتب الإيكاو الإقليمية، وبوجه خاص المكاتب المعتمدة لدى الدول النامية، مراعيا زيادة الدعم الذي سيطلب من هذه المكاتب تقديمها إلى المجموعات الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية، لأنها هي الهيئات الرئيسية التي ستختلط الانتقال الإقليمي إلى استخدام نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو.
- ٨ تطلب كذلك إلى المجلس أن يواصل حتى الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية على حشد الموارد لمساعدة الدول التي تحتاج إلى التعاون الفني لتخطيط وتنفيذ نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية.

المرفق (ج)

ضمان تحصين نظم وخدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية

بما أن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية آخذة في التطور، وتطور معها أيضاً التهديدات وجوانب الضعف المرتبطة بهذه النظم؛
وحيث إن حالات التداخل في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع القائمة على الأقمار الصناعية، ومع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على وجه التحديد، قد ازدادت بشكل ملحوظ؛
ولما كانت هناك حاجة إلى معالجة مسألة مقاومة التداخل في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع على الصعيد العالمي وفق نهج شامل، يضمن تطور كفاءة ومنسق بين هيكل البُنى الأساسية والقدرات التقنية المحسنة والإجراءات التشغيلية المدنية والعسكرية وسلطات تنظيم الإشارات اللاسلكية والتنسيق بين الجهات المدنية والعسكرية؛

وإقراراً بأن مقاومة التداخل يستوجب التحسين عن طريق زيادة التكامل بين جميع البُنى الأساسية الملائمة، سواء الأرضية والموجودة في الفضاء والعناصر المحمولة جواً، على نحو يقوم على أساس التكامل والتعاون لاكتساب أقصى درجات القوة في حالات انقطاع الخدمات القائمة على الأقمار الصناعية أو في البيئات التي توجد فيها إشارات كاذبة أو خادعة؛

وتسلি�ماً بأن البُنى الأساسية للطائرة، سواء المحمولة على متها أو الأرضية، المكملة لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع لابد من تعديلها كي تشمل، عند الاقتضاء، خواصاً لاكتشاف التداخل والتحفيض من حدته والإبلاغ عنه، وذلك تيسيراً لمعالجة اختلالات الأداء التي تظهر أثناء التشغيل؛

واعتقاداً بأن مثل هذه القدرات والقياسات، عند الجمع بينها وبين الإطار القانوني الملائم، ستسمح للسلطات المعنية بأن تتصدى للتدخل الضار الناتج عن التشغيل غير القانوني لأجهزة الإرسال وتجنب انتشار واستخدام مثل هذه الأجهزة غير القانونية للإرسال وتجنب إساءة استخدام معدات الاختبار والصيانة؛

واعتقاداً بأن السلطات العسكرية والهيئات الوطنية، بتطبيق سبل التسويق الملائمة واتباع أفضل الممارسات، بإمكانها أن تجري الاختبارات المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والتدخلات الأخرى، باستخدام معدات لاسلكية حسب الحاجة دون أن تسبب آثاراً لا داعي لها على الطيران المدني؛

واعتقاداً بأن التسويق بين الجهات المدنية والعسكرية ينبغي أن ييسر تبادل المعلومات المطلوبة مع مستخدمي المجالات الجوية، لا سيما عند التحليق بالقرب من مناطق النزاعات؛

وإقراراً بأن فقدان الطاقم للطائرة بالظروف المحيطة نتيجة مصدر ضار يصنف كأحد تهديدات الأمن الإلكتروني ولا يمكن التهاون في شأنه في أواسط الطيران المدني؛ وأن تعمّد إرسال إشارات مضللة لتحل محل الإشارات الدقيقة أخطر بكثير على السلامة الجوية من فقدان هذه الإشارة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تشجع الدول على الانتقال إلى نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع المحسنة والأمنة، على أساس التكامل بين القدرات الملائمة والمستقلة للطائرات والبُنى الأساسية الأرضية والقائمة على الأقمار الصناعية، الأمر الذي يؤدي إلى تحسين المرونة والقوة في مواجهة أي نوع من التدخل؛

٢- تشجع هيئات التوحيد القياسي والقطاع على تطوير قدرات ملائمة لاكتشاف التداخل والتحفيض من حدته والإبلاغ عنه من أجل عناصر نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، سواء المحمولة على متن الطائرات أو الموجودة في الفضاء أو الأرضية، وذلك ضمناً لتمتع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع بمستوى أعلى من المرونة وكفاءة استمرار العمليات والحلولة دون وقوع أي آثار مترتبة نتائج استخدام بيانات غير سلية عن الموقع أو السرعة أو الزمن؛

٣- تشجع الدول على ضمان استمرار إتاحة قدرات مرنة للنظم الأرضية للاتصالات والملاحة والاستطلاع على مقاومة الاضطرابات لضمان سلامة العمليات ولتحسين التكامل بين بيانات الموقع والملاحة والزمن على مستوى الطائرة ومعلومات المراقبة المستقلة، وذلك تعزيزاً لمرونة العمليات وسلامتها؛

٤- تدعو الإيكاو إلى وضع مبادئ رفيعة المستوى لكيفية التكامل بين نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، سواء الأرضية أو في الفضاء أو على متن الطائرات، وإيجاد الحلول فيما يخص بيانات الموقع والملاحة والزمن، ضمناً للحصول على خدمات أكثر مرونةً من حيث تحديد الموقع والزمن؛

- ٥- تشجع هيئات التوحيد القياسي وقطاع الطيران على التعاون مع الإيكاو من أجل إيجاد حلول فيما يخص بيانات الموقع والملاحة والزمن تتماشى مع مبادرات الإيكاو؛
- ٦- تدعوا الإيكاو إلى وضع إطار لاستعراض شامل من أجل تعزيز تحصين نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية؛
- ٧- تحث الدول على اتخاذ ما يلزم من تدابير لتجنب تسويق/انتشار وشراء وامتلاك واستخدام أجهزة الإرسال غير القانونية مثل أجهزة التشويش وإساءة استخدام معدات الاختبار والصيانة التي قد تؤثر على نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع؛
- ٨- تحث الدول على ضمان التعاون الوثيق بين سلطات الطيران والسلطات العسكرية ومقدمي الخدمات وسلطات الإنفاذ المعنية بالطيف الترددوي وتنظيم الإشارات اللاسلكية، بهدف اتخاذ أي تدابير خاصة ضرورية لضمان خلو النطاق الترددي الذي يستخدمه كافة نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على وجه التحديد، من التداخل الضار؛
- ٩- تحث الدول على الامتناع عن أي صورة من صور التشويش أو التضليل التي من شأنها أن تؤثر على الطيران المدني؛
- ١٠- تحث الدول على التنسيق مع مقدم خدمات الملاحة الجوية المسؤول عن المجال الجوي المتأثر بالتدخل وإبلاغه مسبقاً إلى الحد الأقصى المستطاع، حال وجود أي عمليات أو تدريب يتعلق بالأمن أو الدفاع سواء أجازته الهيئات العسكرية أو الدولة، والذي يُحتمل أن يسبب أي شكل من التشويش أو التضليل بما قد يؤثر على الطيران المدني؛
- ١١- تحث الدول والمشغلين، عند تقييم مخاطر التداخل المرتبطة بمناطق النزاعات، على أن تراعي أن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع القائمة على الأقمار الصناعية يُحتمل أن تتأثر خارج تلك المناطق.

مسائل أخرى تتعلق بالاتصالات والملاحة والاستطلاع

٨٤-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/145، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن الدول الأفريقية^{*}، وورقة العمل A42-WP/415، المقدمة من هندوراس باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية[†]، اللتين دعتا إلى إعداد المزيد من المواد الإرشادية حول استخدام نظم الطائرات غير المأهولة في عمليات الفحص الأرضية للمساعدات الملاحية اللاسلكية والفحوص الجوية. وإن تلاحظ اللجنة أن عمليات الفحص الجوية باستخدام نظم الطائرات غير المأهولة تقع ضمن برنامج الإيكاو، فقد أعربت عن دعمها الواسع لإعداد الأحكام والمواد الإرشادية المناسبة. بيد أن اللجنة أشارت أيضاً إلى أن أفرقة الخبراء المعنية مشغولة حالياً بمهام ذات أولوية عالية، مثل إعداد الأحكام الخاصة بتحديد المواقع والملاحة والتوقيت (C-PNT) بالشبكة التشغيلية المرننة للملاحة (NAV RON). ووافقت اللجنة على طرح محتوى كلتا الورقتين على أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها، مع الأخذ في الاعتبار ما لديهم حالياً من مهام ذات أولوية.

٨٥-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/148، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن الدول الأفريقية، وأقرت بالحاجة إلى وضع أحكام ومواد إرشادية لتنسيق قيود البناء في المناطق المجاورة لمراقب الاتصالات والملاحة والاستطلاع، وكذلك ضمان التوازن بين استخدام الأراضي المجاورة لهذه المرافق فضلاً عن السلامة الجوية والنمو الاقتصادي

* إثيوبيا وإريتريا وإسواتيني وأنغولا وأوغندا وبين وبوتيسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وتشاد وتونس والجزائر وجزر القمر وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب إفريقيا وجنوب السودان وجيبوتي ورواندا وزامبيا وزمبابوي وساو تومي وبرينسيبي والسنغال والسودان وسيراليون وسيشيل والصومال وغابون وغامبيا وغانا وغينيا الاستوائية وغينيا بيساو وكابو فيردي والكامرون وكوت ديفوار والكونغو وكينيا وليبيريا وليبيا وليسوتو ومالي ومدغشقر ومصر والمغرب وملاوي وموريتانيا وموريشيوس وموزambique وناميبيا والنيجر ونيجيريا.

† بليز والسلفادور وغواتيمالا وكوستاريكا ونيكاراغوا وهندوراس.

وحمایة الیئنة. وإن أشارت اللجنة إلى أن الإجراءات المطلوبة ليست مدرجة في برنامج عمل المنظمة، اتفقت على إحالة محتوى ورقة العمل هذه إلى مجلس الإيكاو من أجل مزيد من الدراسة، رهناً بإعادة تحديد أولويات الأنشطة الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٨-٢٠٢٦ والمساهمات من خارج الميزانية.

٨٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/479، المقدمة من كولومبيا بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{*}، التي تسلط الضوء على نقاط الضعف في نظام إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي في مواجهة الهجمات الإلكترونية والتدخل والإفصاح غير المأذون به. واقترحت الورقة استراتيجيةأمنية شاملة تجمع بين الاستطلاع المتعدد المستشعرات وضوابط سلامة البيانات والكشف عن الاختلالات القائم على النكاء الاصطناعي، والتكرار وأطر الخصوصية والتدريب. وأقرت اللجنة بالطابع الشامل للنهج المقترن، وأعربت عن شواغل إزاء استخدام النكاء الاصطناعي وكذلك إدماج التشفير في الرسائل الحالية لإذاعة الاستطلاع التابع التلقائي. وأعربت اللجنة عن تأييدها للحلول المنسقة، واتفقت على إطلاع أفرقة الخبراء المعنية على مضمون ورقة العمل لمواصلة النظر فيه. كما حثت الدول على إجراء تحلياتها الخاصة باستخدام نظام إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي إلى جانب دعم الحلول المنسقة التي من شأنها أن تحمي معلومات النظام مع الحفاظ على فوائده التشغيلية.

٨٧-٢٤ وأحيط علمًا بورقات المعلومات المقدمة من كازاخستان (A42-WP/47) والمملكة العربية السعودية (A42-WP/115) ونيوزيلندا (A42-WP/622) وتركيا (A42-WP/627 وA42-WP/629).

نظم الطائرات الموجهة عن بعد ونظم الطائرات غير المأهولة والتقلّل الجوي المتقدم

٨٨-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/236 Revision No. 1، المقدمة من البرازيل بدعم من دول أعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[†]، التي توصي بإعداد إطار عام لشروط ترخيص العاملين في عمليات الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين، وورقة العمل A42-WP/347، المقدمة من كازاخستان، التي توصي بوضع معايير تنظيمية لإجازة وترخيص الطيارين والطيارين عن بعد والمشغلين المشاركون في أنشطة التقلّل الجوي في المناطق الحضرية. وإن أحاطت اللجنة علمًا بالعمل الجاري للتحقق من مدى الحاجة إلى وضع أحكام وإرشادات لمنظومة التقلّل الجوي المتقدم، التي تتضمن التقلّل الجوي في المناطق الحضرية، بهدف إدماج هذه الأنشطة بأمان في المجال الجوي، فقد أقرت بالحاجة إلى إصدار أحكام عالمية تتعلق بالتنقل الجوي المتقدم، واتفقت كذلك على إحالة كلتا الورقتين إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيها.

٨٩-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/309، المقدمة من كازاخستان، التي ناقشت إعداد نظام موحد لإدارة الحركة الجوية لعمليات الطائرات المسيرة في المناطق الحضرية الكثافة، وإعداد الإيكاو لإرشادات لدمج إدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة مع إدارة الحركة الجوية في المطارات الدولية، وورقة العمل A42-WP/56، المقدمة من سلطنة عمان، التي ناقشت دمج الطائرات غير المأهولة في المجال الجوي، دون تأثير ضار بسلامة عمليات الطيران المأهول أو كفاءتها. وورقة العمل A42-WP/495، المقدمة من كازاخستان، والتي تتناول وضع إطار عالمي لعمليات الطائرات المسيرة عبر الحدود. وقد أقرت اللجنة بتزايد التعقيد التشغيلي وتعقيد قضايا السلامة نتيجة لعدم التوحيد القياسي لعمليات نشر نظم إذاعة حركة الطائرات غير المأهولة بالقرب من المطارات الدولية الرئيسية واتفقت على الحاجة إلى وضع إطار عالمي لتطبيق عمليات الطائرات غير المأهولة عبر الحدود، وعلى ضوء احتمالات أن تأخذ عمليات التقلّل الجوي المتقدم طابعًا عالميًّا. وإن أشارت اللجنة إلى العمل الجاري لتحديد التغيرات وصياغة توصيات للعمل المستقبلي على التقلّل الجوي المتقدم، فضلاً عن الاعتبارات الواردة في هذه الورقات، أقرت بأهمية استمرار اضطلاع الإيكاو بدورها القيادي في

* إيكادور وأوروغواي وباراغواي وبليز وبينما وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وببرو وجامايكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وشيلي وغواتيمالا وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وكوبا والمكسيك ونيكاراغوا وهندوراس.

† الأرجنتين وإيكادور وأوروغواي وباراغواي وبليز وبينما وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وببرو وجامايكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وشيلي وغواتيمالا وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) وكوبا وكوستاريكا وكولومبيا ونيكاراغوا وهندوراس.

هذا المجال، ورأت أن أفرقة الخبراء القائمة كافية. وأشارت اللجنة، في معرض تناولها للورقة A42-WP/56، إلى أن منهجية تقدير مخاطر السلامة المحددة التي تناولتها هذه الورقة، رغم كونها ذات صلة بتمكن بعض عمليات أنظمة الطائرات غير المأهولة، قد لا تكون مناسبة للتطبيق العالمي. وأقرت اللجنة، بشكل عام، بأهمية إل الحاج وضع أحكام عالمية للنقل الجوي المتقدم. وبناء على ذلك، اتفقت اللجنة على إحالة ورقات العمل هذه إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيها. وعلاوة على ذلك، تحت اللجنة الدول الأعضاء على المشاركة في مبادرات التنسيق الإقليمية، والمشاريع التجريبية، وتبادل المعرفة من أجل دعم إدماج إدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة في إدارة الحركة الجوية، وتسهيل عمليات الطائرات غير المأهولة عبر الحدود من خلال الاعتراف المتبادل بالتصاريح التشغيلية لنظم الطائرات غير المأهولة.

٩٠-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/269، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، بشأن التحقيق في حوادث ووقائع التنقل الجوي المتقدم؛ وورقة العمل A42-WP/381، المقدمة من الأرجنتين بدعم من إيكوادور وأوروغواي وبليز وبينما وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وبيريرو وجامايكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغواتيمالا وكوبا وكولومبيا والمكسيك ونيكاراغوا وهندوراس، فيما يتعلق بتنظيم المجال الجوي وتكامله بين الطيران المأهول والطيران غير المأهول. وأحاطت اللجنة علمًا بالعمل الجاري من أجل تحديد التغيرات وصياغة توصيات للعمل في المرحلة المقبلة فيما يتعلق بالتنقل الجوي المتقدم، وأقرت بأن السمات الفريدة التي يتمتع بها التنقل الجوي المتقدم تشير تحديات معقدة، بما في ذلك فيما يتعلق بالتنفيذ وبناء القدرات. ولذلك فقد اتفقت اللجنة على أهمية إعداد الأطر التنظيمية الملائمة لأغراض التنقل الجوي المتقدم، واتفقت أيضًا على إحالة مضمون ورقي العمل هاتين إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيه.

٩١-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/467، المقدمة من البرازيل واقتصرت تشكيل فريق خبراء معنى بتطبيق الذكاء الاصطناعي. وأحاطت اللجنة علمًا بالنهج الذي تتبعه المنظمة بشأن الذكاء الاصطناعي، وهو أنه ينبغي مناقشته أولاً وقبل كل شيء في مختلف المحافل التي ينظر فيها في استخدام الذكاء الاصطناعي، وأنه سيجري تنسيق العناصر المشتركة فقط (مثل نظم الإدارة والأخلاقيات). لاحظت اللجنة كذلك أن الإيكاو ستعمل مع جهود الأمم المتحدة ذات الصلة لضمان اتساق جانب إدارة الذكاء الاصطناعي في جميع القطاعات. وإذ أقرت اللجنة بالآثار المترتبة على الذكاء الاصطناعي في مجال عمل الإيكاو، دعت المنظمة إلى تعزيز جهودها التنسيقية، داخلياً وخارجياً على حد سواء.

٩٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/160، المقدمة من أستراليا والبرازيل ونيوزيلندا وشاركت في رعايتها كندا وسنغافورة، وورقة العمل A42-WP/287، المقدمة من الولايات المتحدة وشاركت في رعايتها سنغافورة، من أجل الدعوة إلى التطوير والتتنفيذ العاجلين لتسهيل عمليات نظم الطائرات غير المأهولة المتفقة قانوناً والأمنة فوق أعلى البحر، بما في ذلك الحلول المؤقتة والاعتراف بالالتزام الدول وسلطتها بشأن تحديد الأساس القانوني الذي يمكن أن تُجرى عليه العمليات المتفقة في الوقت الحاضر. وأقرت اللجنة بالحاجة إلى إيجاد حل في الوقت المناسب، ولاحظت العمل الجاري في إطار تحليل التغيرات الذي اضطاعت به أفرقة الخبراء المعنية. كما أقرت اللجنة بأن الإطار الحالي لاتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7300)، ولا سيما بعض أحكام ملاحقها التي تشكل تحديات، إن لم تكن بالضرورة عقبات لا يمكن التغلب عليها، أمام عمليات نظم الطائرات غير المأهولة فوق أعلى البحر، مما قد يمنع الدول من الترخيص بهذه العمليات بطريقة قانونية. وأشارت اللجنة، في معرض إعرابها عن تأييدها الواسع لكلتا الورقتين، إلى ضرورة وضع إطار طويل الأجل، وطلبت أن تضع المنظمة حلاً مؤقتاً لتتمكن الدول من التصريح بمثل هذه العمليات بصورة قانونية، وبطريقة تتناسب مع المخاطر، وفي هذه الأثناء، التأكيد على التزام وسلطة الدول بشأن تحديد الأساس القانوني الذي يمكن بموجبه إجراء العمليات المتفقة في الوقت الحاضر،ريثما يتم اعتماد أحكام مؤقتة أكثر قوّة. وهي تحت المجلس على وضع واعتماد إطار مؤقت يسدد إلى النتائج، بما يتفق مع مقاصد اتفاقية شيكاغو ويمثل لها، كأن يكون ذلك من خلال وسائل الامتثال المقبولة، ويُحسن أن يكون ذلك قبل نهاية عام ٢٠٢٦. وفي معرض إشارة اللجنة إلى الأعمال التي اضطلع بها فريق الخبراء المعنى مؤخرًا في هذا الموضوع، طلبت من المجلس أيضاً أن ينظر في استخدام عملية إعداد عاجلة لمثل هذا الحلول المؤقتة.

٩٣-٢٤ وأحيط علماً بورقات المعلومات التالية: A42-WP/387 المقدمة من بلizer باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية^{*}، وA42-WP/172 المقدمة من إندونيسيا وتايلاند وجزر كوك وسنغافورة والفلبين والصين، وشاركت في رعايتها فيجي واليابان ونيوزيلندا وجمهورية كوريا، وA42-WP/195 المقدمة من الصين وسنغافورة، وشاركت في رعايتها مصر، وA42-WP/312 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، وA42-WP/166 المقدمة من الهند، وA42-WP/170 المقدمة من اليابان، وA42-WP/62 المقدمة من قطر، وA42-WP/520 المقدمة من المملكة العربية السعودية، وA42-WP/441 المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[†]، وA42 WP/223 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني باسم الدول الأعضاء فيها[‡]، وA42-WP/50/50 المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة، وA42-WP/500 المقدمة من المجلس التنفيذي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، وA42-WP/355 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي.

التعاون والتنفيذ الإقليميين

٩٤-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/32، المقدمة من مجلس الإيكاو، التي توضح الجهود الاستراتيجية التي تبذلها الإيكاو لتعزيز قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة الجوية والتحقيق في الحوادث من خلال آليات التعاون الإقليمي. كما تسلط الورقة الضوء على ضرورة أن تواصل الإيكاو تطوير عملائها وأنشطتها لدعم الدول بفعالية في التغلب على التحديات المشتركة المتعلقة بالسلامة من خلال تعزيز آليات التعاون الإقليمي وأنشطة دعم التنفيذ. وأحاطت اللجنة علماً بالأنشطة والبرامج الرئيسية التي تتضطلع بها الإيكاو من أجل تعزيز آليات التعاون الإقليمي لمساعدة الدول، ودعت انتقال النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية إلى برامج تقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والواقع. واتفقت اللجنة على حد الدول وقطاع الطيران والمنظمات الدولية على دعم أنشطة وبرامج الإيكاو في مجال التعاون الإقليمي.

٩٥-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/206، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن دول أفريقيا[§] وشاركت في رعايتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة، التي تسلط الضوء على مساهمات المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والواقع وآليات التحقيق التعاونية، وغيرها من آليات التعاون الإقليمي في تعزيز مراقبة السلامة الجوية والتحقيق في الحوادث في جميع أنحاء أفريقيا والعالم. وتوصي الورقة بأن تقوم الدول الأعضاء بتشجيع ودعم المشاركة في الآليات الإقليمية، وأن تضع تمويلاً لدعم هذه الآليات، فضلاً عن وضع إطار قانونية تتيح تفويض مهام السلامة على نحو فعال إلى هيئات إقليمية وتعاونية. وأقرت اللجنة بالحاجة المستمرة إلى تعزيز الدعم من

* بلizer وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

† بلizer وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإيكادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبينما وأوروغواي.

‡ الجزائر وأنغولا وبينن وبوتيسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهوريّة أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإثيوبيا والجابون وغامبيا وغانا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيريا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب و MOZAMBIQUE وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب السودان وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

§ إثيوبيا وإريتريا وإسواتيني وأنغولا وأوغندا وبينن وبوتيسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وتشاد وتونس والجزائر وجزر القمر وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وجبوتي ورواندا وزامبيا وزيمبابوي وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وغابون وغامبيا وغانا وغينيا الاستوائية وغينيا بيساو وكابو فيردي والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو وكينيا وليبيريا وليبيريا وليسوتو ومالي ومدغشقر ومصر والمغرب وملاوي وموريتانيا وموريشيوس و MOZAMBIQUE وناميبيا ونيجيريا.

أجل تحسين آليات التعاون الإقليمي هذه في مجال السلامة، واتفقت على إحالة مسألة إدراج المهام المفوضة بموجب آليات التعاون الإقليمي في ملحق الإيكاو إلى أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها حسب الاقتضاء.

٩٦-٢٤ وفي ضوء المناقشة الشاملة، اتفقت اللجنة على أن تعرض القرار التالي الذي يحل محل قرار الجمعية العمومية ٦-٤٠ على الجلسة العامة لاعتماده:

القرار ٤/٤: التعاون الإقليمي والمساعدة بهدف سد الثغرات في مجال السلامة

لما كانت المنظمة مازالت من أهدافها الرئيسية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضاً على الدول الأعضاء، جماعة وفرادي؛

ولما كانت كل دولة عضو تعهد وفقاً للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عملياً من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات الفرعية، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كان تحسين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي يتطلب التعاون النشط من جانب الجهات المعنية كافة؛

ولما كانت "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول الأعضاء جهازاً لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادل، وتلزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكناً من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية؛

ولما كانت نتائج أنشطة البرنامج العالمي لتنمية مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم يتمكن بعد من وضع نظم مستدامة لمراقبة السلامة الجوية وأو إجراء التحقيقات، وأنه تم تحديد شواغل بارزة في مجال السلامة لدى بعض الدول الأعضاء (SSCs)؛

ولما كانت الإيكاو تلعب دوراً قيادياً في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛

وإذ تسلّم بتأييد الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية لسياسة الإيكاو العامة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول في عام ٢٠٢٢ من أجل تقديم أنشطة دعم التنفيذ المراعية لاحتياجات إلى الدول والهيئات من غير الدول، وذلك في إطار نهج "الإيكاو الواحدة"؛

وتقر بأن استراتيجيات الإيكاو القطبية التي تم إعدادها في إطار سياسة الإيكاو العامة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول كمنصة لتقديم دعم التنفيذ المباشر والإرشادات إلى الدول، بتسيير مع الجهات المعنية الأخرى، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضاً لمعالجة قلة التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة؛

ولما كان لدى الإيكاو سياسة بشأن التعاون الإقليمي تلتزم بأداء المساعدة والمشورة وأي شكل الدعم، بقدر الإمكان، في الجانبين الفني والخاص بوضع السياسات للطيران المدني الدولي، إلى الدول الأعضاء في اضطلاعها بمسؤولياتها المتعلقة "باتفاقية الطيران المدني الدولي" وأهداف الإيكاو الاستراتيجية، من جملة أمور، عبر تعزيز التعاون الإقليمي وعبر إقامة الشراكات الوثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية؛

وتقرّ بأنه قد لا يتوفّر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة ل القيام بمراقبة السلامة الجوية و/أو مهام التحقيق على النحو الملائم؛

وتقرّ بأن إنشاء هيئات إقليمية دون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) وأليات التعاون في التحقيق (ICMs)، يمكن أن يكون مفيدة جداً في مساعدة الدول الأعضاء على الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنّه يحقّ لها المزيد من التجانس بفضل وفورات الحجم وتنسيقها على نطاق أوسع نتيجة للتعاون فيما بين الدول الأعضاء على إنشاء وتشغيل أجهزة مشتركة لمراقبة السلامة و/أو التحقيق في الحوادث والوقائع؛

وتذكّر بأن الالتزامات المتعلقة بمراقبة السلامة الجوية و/أو التحقيق في الحوادث والوقائع تقع حصرياً على عاتق الدول الأعضاء باعتبارها الدول الموقعة على الاتفاقية، فضلاً عن كونها مسؤولة عن تنفيذ قواعد الإيكاو القياسية، وأنّه يجوز للدول في هذا الصدد أن تقرر على أساس طوعي، تفوّض مهام ووظائف معينة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، بناء على الوثائق القانونية السليمة، وأن يكون من المفهوم أنّ كلمة "الدول" تتضمّن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع في الحالات التي ينطبق فيها ذلك؛

وتذكّر بأن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) (2018) قد أوصى بأن تمضي الإيكاو في تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) من أجل تعزيز "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOs) وتحسين مستوى فعاليتها وكفاءتها في إطار دعم الدول؛

وتقرّ بضرورة تطوير النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية وتحويله إلى برنامج تقييم للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RRAP) بحيث يعمل على تقييم قدرات وإمكانيات المنظمات الإقليمية من الفئتين وأليات التعاون في التحقيق، بهدف تعزيز هذه المنظمات وتحسين فعاليتها وكفاءتها في دعم الدول؛

وتقرّ بالاعتراف بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في الملحق التاسع عشر وبدورها في الاضطلاع بالمهام المفروضة إليها في مجال إدارة الدولة لشؤون السلامة بالنيابة عن الدول؛

وتقرّ بأن مجموعات من الدول الأعضاء قد تقرّ إنشاء نظم إقليمية للطيران، يكون الأساس القانوني لها قائماً على وسيلة واحدة أو مزيج من الوسائل التي تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، الأطر العامة الإقليمية أو معاهدة دولية أو التشريعات الأساسية الوطنية، بهدف إرساء قواعد مشتركة وإشراف ينطبق في الدول الأعضاء؛

وتقرّ بأن المساعدة المتاحة للدول الأعضاء التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية، لا سيما مع إيلاء الأولوية للدول التي توجد لديها شواغل بارزة في مجال السلامة، سوف يتم تعزيزها إلى درجة كبيرة من خلال وضع استراتيجية موحدة تشارك فيها جميع المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع والدول الأعضاء والإيكاو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني؛

وتذكّر بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٦ الذي يسلم بإنشاء الصندوق المخصص للسلامة (SAFE) للعمل كآلية لجمع وتصنيص التبرعات المقدمة من الدول وغيرها من الجهات المانحة من أجل دعم برامج الإيكاو في مجال السلامة والملاحة الجوية بهدف تحسين سلامة الطيران المدني من خلال معالجة أوجه القصور الخطيرة في مجال السلامة لدى الدول الأعضاء التي تقرّ إلى الإمكانيات المالية ل القيام بذلك؛

إن الجمعية العمومية:

- تكلف المجلس، في شراكة مع جميع الشركاء في مجال سلامة الطيران، بمواصلة تنفيذ برنامج منسق وتعاوني لدعم التنفيذ من شأنه مساعدة الدول الأعضاء على سد الثغرات التي تم تحديدها من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مع إيلاء الأولوية إلى تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة؛**
- وتكلّف المجلس بتعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والواقع.**
- وتكلّف المجلس باتخاذ الإجراءات الالزمة لضمان الاعتراف بخصوصيات أي نظام إقليمي للطيران تنشئه مجموعة من الدول الأعضاء وإدراج هذه الخصوصيات في الإطار العام الذي تضعه الإيكاو؛**
- وتكلّف المجلس بتطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) وتحويله إلى برنامج تقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والواقع (RRAP)، على أن يكون من بين أهدافه تحقيق الاستفادة من أوجه التنسيق والتوافق مع "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة" (USOAP)، لتعزيز وتقييم ودعم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والواقع فيما تبذل من جهود لمساعدة الدول الأعضاء فيها على الاضطلاع ببعض الوظائف والأنشطة المرتبطة بمراقبة السلامة والتحقق في الحوادث والواقع وإدارة السلامة الجوية، مع التأكيد في الوقت ذاته من فهم تلك الدول لالتزاماتها ومسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛**
- تكلف المجلس بالاستمرار في بناء شراكات جديدة وتدعم الشراكات الحالية من أجل تسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية وهيئات التحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والواقع، من أجل تعزيز قدراتها؛**
- تكلف المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم دعم التنفيذ للدول والهيئات الإقليمية ودون الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والواقع؛**
- تحث الدول الأعضاء على إيلاء الأولوية القصوى لتسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة لضمان عدم حدوث مخاطر مباشرة لسلامة الطيران المدني الدولي وتلبية الحد الأدنى من الشروط المحددة في القواعد القياسية الواردة في ملحق الإيكاو؛**
- تحث الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛**
- تذكّر الدول الأعضاء وقطاع الطيران وسائر الجهات المعنية بضرورة تقديم التبرعات إلى صندوق سلامة الطيران (SAFE) على النحو المطلوب في قرار الجمعية العمومية رقم ٦٣-١٦ لضمان توفير الدعم الفعال للتنفيذ في مجال السلامة إلى الدول وأليات التعاون الإقليمي التي تحتاج إلى المساعدة؛**
- تطّلب من جميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال سلامة الطيران، حيثما أمكن، مساعدة الدول التي تطلب المساعدة بواسطة الموارد المالية والفنية لضمان التسوية الفورية للشواغل البارزة المحددة في مجال السلامة والاستدامة الأطول أجلاً لنظام الدولة في مجال مراقبة السلامة؛**
- تشجع الدول الأعضاء على أن تطلب من منظماتها الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وأو منظماتها الإقليمية للتحقيق في الحوادث والواقع المشاركة في برنامج تقييم المنظمات الإقليمية من الفتّين (RRAP) من أجل تعزيز تلك المنظمات وتمكينها من تقديم خدمات أفضل إلى دولها الأعضاء كي يتّسنى لها الوفاء بمسؤولياتها في مجال السلامة والتحقق بموجب الاتفاقيّة؛**

- ١٢- تشجع الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع وقطاع الطيران والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛
- ١٣- تشجع الدول الأعضاء على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق وعلى أن تشارك في الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والتحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع؛
- ١٤- تطلب من المجلس أن يضطلع دوراً قياديًّا في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع استراتيجيات الإيكاو القطرية وأو مقترنات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع دعم التنفيذ هذه؛
- ١٥- تحث الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال السلامة على دعم تنفيذ الاستراتيجيات القطرية لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة لديها في مجال السلامة، وبناء قدرات مستدامة داخل الدول؛
- ١٦- تطلب إلى المجلس أن يقدم تقريرًا إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن سير أنشطة التعاون الإقليمي ودعم التنفيذ؛
- ١٧- تشجع الدول الأعضاء على تعزيز أطراها القانونية المتعلقة بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) لضمان أن تكون آليات التقويض محددة بدقة مع الاحتفاظ بمسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛
- ١٨- تشجع قطاع الطيران على المشاركة بنشاط في عمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) وعلى توفير الدعم المناسب.
- ١٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٦٤٠.

البند ٢٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى معروضة على نظر اللجنة الفنية

الترخيص والمراقبة

- ١-٢٥ ناقشت اللجنة التقييم رقم ١ لورقة العمل A42-WP/310 التي قدمتها كازاخستان، وأحاطت علمًا بقيمة تطبيق نظم لإدارة الجودة في مجال الطيران.
- ٢-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/98 التي قدمتها المملكة العربية السعودية بشأن الحاجة إلى مواد إرشادية لوضع إطار عام لترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية. وأشارت اللجنة إلى أن اللجنة الفنية لاحظت، خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، استمرار انطباق التوصية ٣/٥-٣ - "ترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية" الناشئة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية. واعترافاً بأن العمل في هذا المجال لا يزال معلقاً بسبب نقص الموارد، دعت اللجنة الإيكاو

إلى استكشاف السبل الكفيلة بتخصيص الموارد الالزمة للمضي قدماً في وضع مواد إرشادية بشأن النظم الفعالة لترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية والرقابة عليهم.

٣-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/191 التي قدمها المغرب، والتي تسلط الضوء على التحديات المرتبطة بنمو عمليات مناطيد الهواء الساخن وال الحاجة إلى وضع إرشادات بشأن السلامة وإدارة المجال الجوي فيما يتعلق بها. وأشارت اللجنة إلى انطباق أحكام الملحق الثاني - "قواعد الجو" على عمليات المناطيد، وأيدت بشكل كبير إعداد مثل هذه الإرشادات. وبالإشارة إلى العمل الجاري الذي تضطلع به الإيكاو في هذا الشأن، وافقت اللجنة على إحالة مضمون ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٤-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/168 التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة وشاركت في تقديمها لجنة الطيران المشتركة، فيما يتعلق بتوحيد ممارسات المراقبة للمشغلين الجويين الأجانب. ومع الاعتراف بسيادة الدول، أعربت اللجنة عن تأييدها الواسع للممارسات المنسقة في المراقبة. ووافقت اللجنة على إحالة محتويات ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٥-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/313، التي قدمتها كندا والولايات المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والتي تسلط الضوء على ضرورة معالجة قضايا الأداء والموثوقية لدى مقدمي خدمات الاتصالات ومقدمي خدمات الأقمار الصناعية. وأقرت اللجنة بالتحديثات التي أدخلت على الأحكام الواردة في الملحق العاشر - "اتصالات الطيران"، المجلد الثالث - "نظم الاتصالات" بشأن هذه المسألة، بالإضافة إلى التحسينات الجارية على "دليل عمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء" (Doc 9869) وأوصت بأن تواصل الإيكاو تعزيز هذه الأحكام والمود التوجيهية. وشجعت اللجنة كذلك الدول على إدراج هذه التحديثات في إطارها التنظيمية الوطنية لتعزيز الرقابة، وضمان استمرارية الخدمات، وتعزيز مرونة نظم الاتصالات بالأقمار الصناعية التي تعتبر ضرورية لسلامة خدمات الحركة الجوية الدولية وكفاءتها.

٦-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/332 التي قدمتها المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE) نيابة عن اللجنة الفنية اللاسلكية للطيران وجمعية مهندسي السيارات ومؤسسة اتصالات الطيران الراديوية، والتي تؤكد على أهمية تعزيز التعاون بين منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمات وضع المعايير من أجل تعزيز السلامة والإبتكار والاستدامة. واعترافاً بأن معايير الصناعة تعتبر عنصراً أساسياً مكملاً لأحكام الإيكاو، أيدت اللجنة الممارسة المستمرة في الإشارة إلى هذه القواعد التي يتضمنها إطار الإيكاو للتوحيد القياسي، بالقدر الممكن عملياً، ورهناً بالتحقق منها، وذلك لضمان ملاءمتها للغرض. وأثارت اللجنة بعض الشواغل بخصوص توافر إمكانية الوصول مجاناً إلى وثائق منظمات وضع المعايير. وشجعت اللجنة على تعزيز المشاركة مع جمعية مهندسي السيارات لتسهيل تحديد وإدخال التكنولوجيات الناشئة والابتكارات الحيوية للسلامة بشكل فعال من خلال نهج شامل وقائم على الأداء. وشددت اللجنة على ضرورة تعزيز اجتماع المائدة المستمرة للإيكاو بشأن القواعد القياسية بوصفه المنتدى الرئيسي لمواومة أنشطة الإيكاو مع أنشطة جمعية مهندسي السيارات من أجل الحد من الإزدواجية والإسراع بوضع معايير عالية الجودة.

٧-٢٥ وأحيط علمًا بورقات المعلومات التي قدمتها بوليفيا (A42-WP/364)، والصين (A42-WP/593 و A42-WP/599)، والجمهورية الدومينيكية (A42-WP/530)، وماليزيا (A42-WP/632)، ومجموعة عمل الطيران (A42-WP/506)، وجمعية خدمات الطيران (A42-WP/545 و A42-WP/550).

دعم التنفيذ

٨-٢٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/61 التي قدمتها قطر، فيما يتعلق بوضع إطار عام لسياسات وإرشادات الإعفاءات في مجال الطيران. وسلمت اللجنة بالفرق بين الإعفاءات والاختلافات. وأيدت اللجنة إعداد مواد إرشادية واضحة وموحدة

يمكنها أن تعالج الإبلاغ عن الاختلافات وإصدار الإعفاءات. واقتصر أيضاً إمكانية معالجة المسائل المشار إليها في الورقة في "دليل الإبلاغ عن الاختلافات ونشرها" (Doc 10055).

٩-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/66 التي قدمتها جنوب أفريقيا، والتي تنظر في توحيد المواد المتعلقة بتصميم إجراءات الطيران. وفي حين أن اللجنة لم تتوافق على إنشاء ملحق جديد، فقد كان هناك تأييد لنية أن يُنظر في ورقة العمل بوسائل أخرى، مثل مقارنة الأحكام التي تعالج هذا الموضوع في وثائق مختلفة. وعلاوة على ذلك، وافقت اللجنة على إحالة هذا الأمر إلى المجلس لمواصلة النظر فيه، وذلك رهناً بالأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ وتوافر المساهمات من خارج الميزانية.

١٠-٢٥ واستعرضت اللجنة التقييم رقم ١ لورقة العمل A42-WP/333 التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي وشاركت في تقديمها لجنة شؤون الصناعة التابعة للأياتا (IAC)، فيما يتعلق بتواريخ وجوب تطبيق القواعد والتوصيات الدولية. وأيدت اللجنة فكرة وضع تواريخ واقعية لوجوب التطبيق للسماح بوقتٍ كافٍ للتنفيذ، وضمان الجدوى قبل اعتمادها وتفادي أي تأخيرات غير ضرورية في عملية تحسين السلامة.

١١-٢٥ واستعرضت اللجنة التقييم رقم ١ لورقة العمل A42-WP/473 التي قدمتها بوليفيا فيما يتعلق بمواصفات العمليات المؤقتة. وأكدت اللجنة على أن القواعد والتوصيات الدولية الحالية، في ظل وجود توجيهات داعمة، تتيح استخدام قيود مؤقتة في مواصفات العمليات، وأحاطت علمًا بأن العمل الإقليمي قد يكون الساحة المناسبة لمعالجة المسائل المطروحة.

١٢-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/177 التي قدمتها سنغافورة وشاركت في تقديمها تايلاند والجمهورية الدومينيكية والفلبين ونيوزيلندا، بشأن تعزيز فهم القواعد والتوصيات الدولية من أجل التنفيذ الفعال. وأقرت اللجنة بإمكانات التي تتيحها قنوات الاتصال مثل العلاقات الدراسية على الإنترنت وتلفزيون الإيكاو في الإضافة إلى كتب المنظمة الموجهة إلى الدول والمعلومات الإرشادية، وتيسير الاحتفاظ بالمعارف وتعزيز الخبرات المؤسسية، وضمان أن تتوافق اللوائح الوطنية بشكل أفضل مع القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو.

١٣-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/88 التي قدمتها المملكة العربية السعودية وشاركت في تقديمها برنامج النظام الدولي للبحث والإنقاذ بواسطة الأقمار الصناعية، والتي تعطي لمحة عامة عن اليوم العالمي للبحث والإنقاذ الذي ينظمها البرنامج. وأحاطت اللجنة علمًا بالسابق التي أقرت فيها الإيكاو بأيام عالمية للتكريم مثل يوم الطيارين العالمي أو اليوم الدولي لمراقبى الحركة الجوية. كما لاحظت اللجنة الأثر المحتمل على الموارد في حال تعديل تلك السابقة. ونظرًا لعدم إدراج الاحتفال باليوم العالمي للبحث والإنقاذ ضمن الأولويات الحالية الممولة من خلال ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨، فقد شجعت اللجنة الإيكاو على العمل بالسابق المذكورة، وشجعت الجهات المعنية على الاعتراف باليوم العالمي للبحث والإنقاذ.

١٤-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/478 التي قدمتها كولومبيا وشاركت في تقديمها الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{*}، فيما يتعلق بال الحاجة إلى إطار تنظيمي لنظارات الرؤية الليلية. وأيدت اللجنة الاقتراح ووافقت على إحالة الإجراء المقترن إلى المجلس لمزيد من الدراسة، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات من خارج الميزانية.

* بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكوبا وإcuador والسلفادور وغواتيمala وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبينما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

١٥-٢٥ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات المقدمة من الأرجنتين (A42-WP/569 و A42-WP/582)، والصين A42-WP/593 و A42-WP/600 و A42-WP/601، ودولة بوليفيا المتعددة القوميات (A42-WP/394)، والهند (A42-WP/230)، وجمهورية إيران الإسلامية (A42-WP/292)، وماليزيا (التفتيح رقم ١ من الورقة A42-WP/612)، والإمارات العربية المتحدة (A42-WP/528)، والولايات المتحدة الأمريكية (A42-WP/91)، والولايات المتحدة الأمريكية (A42-WP/631).

منح الإجازات والتدريب في مجال الطيران

١٦-٢٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/81 التي قدمتها غانا، والتي تدعو الجمعية العمومية إلى الاعتراف بالدور الأساسي للعاملين في مجال إلكترونيات سلامة الحركة الجوية في نظام مراقبة السلامة الجوية وإلى وضع أحكام تتعلق بالتدريب في الملحق العاشر. واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A42-WP/317 التي قدمتها كازاخستان، والتي تقرن وضع أحكام تتعلق بتدريب ومنح الإجازات للعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية في الملحق الأول – "إجازة العاملين"، وورقة العمل A42-WP/353، التي قدمها الاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)، والتي تقرن إدراج مواضيع التدريب على الذكاء الاصطناعي والأمن الإلكتروني في التوجيهات المتعلقة بالعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية. وأقرت اللجنة بالدور الحيوي والهام الذي يؤديه العاملون في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية في منظومة السلامة الجوية. كما أقرت بأهمية النظر في مخاطر الذكاء الاصطناعي والأمن الإلكتروني، وذكرت أن هذه المسائل ينبغي النظر فيها باستخدام نهج قائم على تحليل المخاطر والأداء، وأن الذكاء الاصطناعي ربما لم يصل بعد إلى درجة النضج الكافي لاستخدامه في مجال الطيران. وناقشت اللجنة كذلك مدى ملاءمة الأحكام المتعلقة بالتدريب ومنح الإجازات. وبعد أن دكرت اللجنة بالمناقشات التي دارت في الدورات السابقة لجمعية الإيكاو العمومية، وافقت اللجنة على إحالة محتويات ورقات العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

١٧-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/179 التي قدمتها الولايات المتحدة وشارك في رعايتها الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والتي توصي بمواصلة تطوير أحكام وتوجيهات التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة لدعم تنفيذ التدريب والتقييم الموحد على الطيارين والإشراف عليه في جميع الدول الأعضاء. وأحاطت اللجنة علماً بالزخم العالمي في تنفيذ التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة باستخدام إطار الكفاءة التجريبي الحالي، وكذلك العمل الجاري في المنظمة. كما أيدت اللجنة استخدام نهج قائم على العلوم، واتفقت على إحالة مضمون ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

١٨-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/296 التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والتي توصي بوضع نهج تدريجي لإجازة مراقبى الحركة الجوية. وأعربت اللجنة عن تأييدها، مشيرةً إلى أنها من الممكن أن تعمل على تحسين دعم نجاح الطلاب ومواجهة القيود المتعلقة بالموارد، ووافقت على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

١٩-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/301 التي قدمتها كازاخستان، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، والتي تشدد على ضرورة أن تتشريع الإيكاو إطاراً عاماً لتحديد الاحتياجات من التدريب والم المواد التوجيهية لمفتشي المطارات والمساعدات الأرضية (AGA). ووافقت اللجنة على إحالة الاقتراح إلى المجلس لمواصلة النظر فيه، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ وتوفّر المساهمات من خارج الميزانية.

٢٠-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/316 التي قدمتها كازاخستان، والتي توصي بوضع إرشادات تتعلق باستخدام المحاكاة والواقع الافتراضي والمعزز لتدريب العاملين في الطيران خلاف أفراد أطقم الطيران والترخيص لهم. وقد أوضحت اللجنة أن الموضوع مدرج حالياً على برنامج عمل المنظمة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء ذات الصلة لمواصلة النظر فيها.

٢١-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/474 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، والتي توصي بإدراج الذكاء الاصطناعي وإدارة المشاريع المهنية في تدريب المهنيين في مجال الطيران. ووافقت اللجنة على إ حاللة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٢٢-٢٥ وأحاطت اللجنة علمًا بورقات المعلومات التي قدمتها اليابان (A42-WP/544) وتركيا (A42-WP/630) والولايات المتحدة (A42 WP/620) والاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (A42-WP/444).

صلاحية الطائرات للطيران

٢٣-٢٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/280 التي قدمتها مؤسسة سلامة الطيران (FSF) وشاركت في تقديمها سنغافورة والمملكة المتحدة، والتي تقدم نتائج دراسة تحليلية لاحتياجات صلاحية الطائرات للطيران. وتسلط الورقة الضوء على مخاطر السلامة المتعلقة بأعطال مكونات النظام (SCF)، سواء تلك غير المتعلقة بوحدة الدفع تلك التي لا تتعلق بها، واللغزات في الرقابة التنظيمية، والنقص في استخدام شبكة الإيكاو لمعلومات صلاحية الطائرات للطيران على الإنترن特 (OAIN). وأقرت اللجنة بالمخاطر العالية المتعلقة بالفتئين المذكورتين في جميع أنحاء العالم، وأيدت التوصيات ووافقت على إ حاللة الإجراء المقترن إلى المجلس لمزيد من الدراسة، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٨-٢٠٢٦ وتتوفر المساهمات من خارج الميزانية.

٢٤-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/123 التي قدمتها الولايات المتحدة وشاركت في رعايتها سنغافورة ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، وأقرت بأهمية الحرص على توافر بيانات دقيقة عن سُبُل الاتصال في قواعد بيانات الإيكاو. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي للجمعية العمومية أن تكلف المجلس بضمان التحديثات المنتظمة لكتاب الدوري رقم 95 "استمرار صلاحية الطائرات للطيران أثناء الخدمة"، والوثيقة رقم Doc 7604 "دليل إدارات الطيران المدني الوطني"، وتشجيع الدول على استخدام شبكة معلومات صلاحية الطائرات للطيران على الإنترن特 (OAIN) والوثيقة رقم Doc 7604 لدعم التبادل العالمي الموثوق للمعلومات في الوقت المناسب.

٢٥-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/211 التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية^{*}، والتي تحدث الإيكاو والدول والجهات المعنية على إعطاء الأولوية لوضع إطار تنظيمي وإقامة بنية تحتية وبناء القدرات والبحث من أجل دعم الإدارة المستدامة للطائرات التي تصل إلى نهاية عمرها، ويشمل ذلك تفكيرها وإعادة تدويرها وإعادة استخدام الأجزاء بشكل آمن، بما يتماشى مع المعايير الدولية. وأحاطت اللجنة علمًا بالعمل الجاري المتعلق بإمكانية تتبع أجزاء الطيران ووافقت على إ حاللة مضمون ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها. كما سلطت اللجنة الضوء على ضرورة مواصلة العمل مع آليات الإيكاو الحالية.

٢٦-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/74 التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، وشاركت في تقديمها الجمعية الملكية للملاحة الجوية (RAeS)، فيما يتعلق بصعوبة استبدال الهالونات. وأيدت اللجنة ضرورة

* الجزائر وأنغولا وبنن وبوتيسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكامرون وكابو فيريدي وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب و MOZAMBIQUE و ناميبيا و النيجر و نيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيبي والسنغال و سيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان و تونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

تقييم مدى توافر الاحتياطي العالمي من الهالونات، مع التأكيد على إجراء المزيد من البحث بشأن البدائل، وإرجاء اتخاذ قرارات إلى ما بعد انتهاء الدورة الثانية والأربعين استناداً إلى الأدلة وتقديرات المخزونات.

٢٧-٢٥ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات التي قدمتها الصين (A42-WP/588 Revision No. 1) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (A42WP/395) وكازاخستان (A42-WP/493).

٢٨-٢٥ وفي ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة القرار التالي ليحل محل قرار الجمعية العمومية ١٣-٣٩ من أجل اعتماده.

القرار ١/٢٥ : استبدال الهالونات

إن الجمعية العمومية،

تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛

وإدراكاً بأن الهيدروكربونات المهلجة (الهالونات) لم تزل العامل الرئيسي المستخدم لإطفاء الحرائق في أجهزة إطفاء الحرائق على متن الطائرات المدنية منذ أكثر من خمسين عاماً؛

ولما كانت الهالونات لم تعد تُنتج باتفاق عالمي بسبب موادها الكيميائية التي تستنفذ الأوزون ومساهمتها في تغير المناخ؛

وإدراكاً لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالونات المتاحة وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية إزاء عدم إنتاج بديل الهالون بالنسبة لجميع أجهزة إطفاء الحرائق على متن الطائرات المدنية؛

وإدراكاً لقيام فيق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل استخدام من استخدامات الهالون بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛

وإدراكاً لوجود شروط صارمة لكل استخدام من استخدامات الهالونات، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تلبيتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛

وإدراكاً للآليات التي وضعتها قطاع صناعة الطائرات فيما يتعلق بإشراك الجهات المعنية في إيجاد حلول مشتركة لاستبدال الهالون في إطار زمني واقعي فيما يتعلق بتطبيقات مقصورة البضائع؛

وإدراكاً لحظر إنتاج الهالونات بموجب اتفاق دولي، يتم الحصول على الهالونات حالياً حصرياً من خلال أنشطة الاسترداد والاستصلاح وإعادة التدوير. وبالتالي، ينبغي مراقبة عملية إعادة تدوير غازات الهالونات بصرامة تفادياً لإمكانية تسرب الهالونات الملوثة إلى صناعة الطيران؛

وإدراكاً لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية على البدائل التي لا تشكل خطراً غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها؛

تقرّر ما يلي:

- ١ تحدث الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف إنتاج واستخدام بدائل الهالون المقبولة في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع بالطائرات؛
- ٢ تحدث الدول على تحديد ورصد نوعية الهالونات لضمان استمرار الإمداد بهالونات ذات نوعية جيدة لقطاع الطيران المدني لديها؛
- ٣ تشجع الإيكاو على مواصلة التعاون مع فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالون التابعة لفريق الخبراء المعنى بالتقدير التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالون في الطيران المدني؛
- ٤ تشجع الدول على التعاون مع اتحاد قطاع الطيران فيما يتعلق بالاستخدام في المحركات ووحدات القدرة الثانوية وفريق العمل المعنى باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع والذي أنشأ المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء.
- ٥ تشجع الدول على دعم التدابير الرامية إلى بلوغ الحد الأدنى في خفض انبعاثات الهالونات غير الضرورية التي تحدث في غياب أي حدث ناجم عن اندلاع نيران تهدد السلامة وعلى ضمان تحسين إدارة احتياطي الهالونات الموجود وصونه.
- ٦ تشجع الدول على التنسيق، بمساعدة الإيكاو، مع أمانة الأوزون التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والهيئة الاستشارية المكلفة ببروتوكول مونتريال وفريق خبراء تقدير التكنولوجيا والتواهي الاقتصادية ولجنة الخيارات الفنية لإخماد الحرائق التابعة لها، بهدف تقدير الإمدادات العالمية من الهالونات، وتنصيص الإدارة المستدامة للمخزونات الحالية من الهالونات، بما في ذلك "تحديد الاستخدامات الأساسية للهالونات" في تطبيقات مقصورات البضائع بالطائرات، بموجب بروتوكول مونتريال لحفظ على السلامة الجوية؛
- ٧ تكلف المجلس، بالتنسيق مع الصناعة وبالنظر إلى تقييم مدى توافر المخزونات العالمية من الهالونات، بوضع اقتراح بشأن موعد نهائي فعال ومستدام ومنقح لاستبدال الهالونات يُدرج في الملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران" فيما يتعلق بطلبات استصدار الشهادات الخاصة بطرزات الطائرات الجديدة. ويجب أن يستند هذا الاقتراح إلى بيانات شاملة تتضمن توافر الهالونات والتقدم المحرز في تطوير حلول بديلة ومراعاة الاعتبارات المتعلقة بالسلامة.
- ٨ تكلف المجلس بمنح تقويض باستبدال الهالون في نظم إخماد حرائق مقصورات البضائع المستخدمة على متن الطائرات، والتي سيُقدم طلب ترخيص طرازها بعد التاريخ المحدد في الإطار الزمني لعام ٢٠٢٤؛
- ٩ تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-١٣.



المرفق

قائمة ورقات العمل المتصلة بعمل اللجنة الفنية

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
مشروع النص الخاص بالقسم العام من تقرير اللجنة الفنية والبند ٢٣ من جدول الأعمال	A42-WP/655 and Revision No. 1	الخطط العالمية للسلامة الجوية والملاحة الجوية	٢٣
تقرير اللجنة الفنية بشأن القسم العام من تقريرها والبند ٢٣ من جدول الأعمال	A42-WP/695		
الاستراتيجية العالمية للتحسين المستمر لسلامة الطيران: التصديق على طبعة ٢٠٢٨-٢٠٢٦ من الخطة العالمية للسلامة الجوية	A42-WP/17		
الاستراتيجية الشاملة للملاحة الجوية: إقرار الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)	A42-WP/31		
الخطة الوطنية لسلامة الطيران	A42-WP/92* and Revision No. 1		
إدماج التكيف مع تغير المناخ في الخطة العالمية المقبلة لسلامة الجوية	A42-WP/137		
نهج مُعزز قائم على البيانات لتحديد مخاطر السلامة التشغيلية حول العالم	A42-WP/175		
تم سحبها	A42-WP/189		
تعزيز الفعالية والتتنفيذ لحزم التحسينات في منظومة الطيران وأطر الأداء المرتبطة	A42-WP/192		
تكامل مبادرات التحسينات التشغيلية عبر الأقاليم	A42-WP/202		
تحسين التوافق بين الخطط العالمية: نحو كفاءة تركز على المستخدم في استراتيجيات الطيران	A42-WP/209		
إدارة الحركة الجوية: ضرورة استراتيجية عالمية لمستقبل الطيران	A42-WP/341		
Avances en el cálculo de indicadores clave de rendimiento (KPI) del GANP – Volumen III	A42-WP/345*		
Global air navigation plan: regional implementation	A42-WP/350*		
Difficulties encountered by States and regions in implementing the Global Air Navigation Plan as updates are made, and suggestion of actions	A42-WP/378*		

* ورقة معلومات

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
الأطر الزمنية المناسبة لوضع منهجية للتخطيط وتتفيد متطلبات الحلول الفنية والتشغيلية المنصوص عليها في خطط الملاحة الجوية	A42-WP/432		
The complete air traffic system (CATS) conops for future skies: a strategic industry plan for global ATM transformation	A42-WP/522*		
آثار القرارات الأحادية على الطيران المدني الدولي والخطة العالمية للملاحة الجوية	A42-WP/527		
Modernising flight rules for the future of aviation: an evolutionary imperative	A42-WP/529*		
Saudi national air navigation plan (SNAP)	A42-WP/537*		
Update of national air navigation plan and governance plan for the organization	A42-WP/543*		
Enhancing the monitoring of operational performance metrics for critical equipment to improve the resilience of air navigation services	A42-WP/589*		
Enhancing the implementation of FF-ICE in the global strategic pre-flight planning phase	A42-WP/594*		
TBO validation achievements of China	A42-WP/595*		
Accelerating global governance of the information interoperability framework	A42-WP/596*		
Coordination mechanism of financial safety monitoring and aviation safety oversight for air carriers	A42-WP/603*		
Implementation status of Aviation System Block Upgrades in China	A42-WP607*		
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٤ من جدول الأعمال ٢٤	A42-WP/656	المبادرات ذات الأولوية في مجالى السلامة الجوية والملاحة الجوية	
تقرير اللجنة الفنية بشأن القسم العام من تقريرها والبند ٢٤ من جدول الأعمال	A42-WP/696 and Revision No. 1		
تحسين استغلال المجال الجوي فيما بين الأقاليم لتعزيز السلامة والسرعة والكفاءة فوق أعلى البحار	A42-WP/18		
المبادرات والأنشطة الرئيسية في مجالى السلامة الجوية والملاحة الجوية	A42-WP/23		
تقرير عن نتائج المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية	A42-WP/30		
تقديم الدعم إلى الدول من خلال التعاون الإقليمي	A42-WP/32		
دعم سياسة الإيكاو بشأن المسائل المتعلقة بطييف الترددات اللاسلكية	A42-WP/33		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
التدخل على الترددات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية	A42-WP/34		
نشر التقارير النهائية للتحقيق في الحوادث	A42-WP/43		
Aviation safety and air navigation improvement: the use of space-based ADS-B	A42-WP/47*		
بناء القدرات لدى المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث لمساعدة الدول على التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو (SARPs)	A42-WP/48		
تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو في مجال جمع وتحليل بيانات حوادث ووقائع الطائرات والتوصيات بشأن السلامة الجوية	A42-WP/49		
The activity of the Interstate Aviation Committee in the field of ensuring aviation safety of remotely piloted aircraft	A42-WP/50*		
وضع قواعد لسلامة أنظمة الطائرات غير المأهولة - الإطار التنظيمي لسلطنة عمان لضمان استيعاب الطائرات غير المأهولة بأمان في مجالها الجوي	A42-WP/56		
Reduced longitudinal separation over high seas airspace	A42-WP/60*		
Enhancing the integration of remotely piloted aircraft systems (RPAS) safety data into state safety programmes (SSPs)	A42-WP/62*		
Higher airspace operations	A42-WP/63* Revision No. 1		
التدابير التطعيمية للتصدي للتحديات التي يشكلها الحطام الفضائي فيما يتعلق بعمليات المجال الجوي العلوي	A42-WP/82		
الإجهاد الذهني وفيض المعلومات في مقصورة القيادة الرقمية: التخفيف من المخاطر الناشئة على مستوى الأداء البشري	A42-WP/83		
State safety risk management: a data-driven approach through a State safety risk register	A42-WP/84*		
مراجعة التوحيد القياسي في نشر خرائط عمليات الاقتراب بنظام الهبوط الآلي من الصنفين الثاني والثالث: المسميات والحدود الدنيا	A42-WP/85		
تحديث أساليب معالجة الإرهاب ومعايير الأداء البشري في مراقبة الحركة الجوية	A42-WP/87		
Remote aerodrome air traffic services in Saudi Arabia	A42-WP/94*		
Introduction of data link services	A42-WP/106*		
التخفيف من ثغرات نظام الملاحة العالمي بالأقمار الصناعية (GNSS) في مجال الطيران: تعزيز المرونة والاستمرارية التشغيلية	A42-WP/108		
الإرهاب في بيئة صيانة الطائرات	A42-WP/110		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
Protection of radio altimeter systems from the undesirable impact of 5G telecommunication networks deployed around the aerodromes and heliports	A42-WP/115*		
رصد وتحليل التداخل مع ترددات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) في الوقت الفعلي لتعزيز السلامة الجوية	A42-WP/134		
إعداد القواعد القياسية الفنية والتوجيهات التشغيلية بقيادة الحكومة لتسهيل الإدارة الشاملة للمطارات (TAM)	A42-WP/135		
وضع القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة باستخدام نظم الطائرات غير المأهولة في الفحص الأرضي للمساعدات الملاحية	A42-WP/145		
وضع القواعد والتوصيات الدولية والمواد التوجيهية بشأن حماية مراقب الاتصالات والملاحة والاستطلاع	A42-WP/148		
تعزيز مقاومة البنية التحتية للكوارث الطبيعية	A42-WP/155		
Establishment of the frequency spectrum management office (FSMO)	A42-WP/157*		
Extended implementation and application of flight and flow information for a collaborative environment (FF-ICE) in the strategic phase of global pre-flight plan	A42-WP/159* and Revision No. 1		
إعطاء الأولوية لإعداد حل مؤقت لتسهيل عمليات أنظمة الطائرات غير المأهولة على نحو يحقق الامتثال للقانون والسلامة في أعلى البحار	A42-WP/160		
Advanced air mobility in India: current position and developments	A42-WP/166*		
تعزيز السلامة والأداء باستخدام "برنامج دعم الأقران" لدعم حاملي الإجازات في مجال الطيران	A42-WP/167		
AAM operations at the Expo 2025 Osaka, Kansai, Japan	A42-WP/170*		
ضرورة بذل جهود إضافية لتحسين نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية وخدماتها	A42-WP/171		
Asia-Pacific reference materials for regulators to facilitate advanced air mobility	A42-WP/172* and Revision No. 1		
Skyinspect360: Advancing runway inspection technologies for enhanced safety and efficiency	A42-WP/173*		
معالجة إيهاق مراقيي الحركة الجوية	A42-WP/174		
تطبيق نظام منح الإجازات الإلكترونية لموظفي الطيران على مستوى العالم	A42-WP/187		
زيادة سعة المجال الجوي من تقديم قواعي قياسية جديدة للفصل في مناطق المراقبة المحيطة	A42-WP/188		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
دراسة تبعات النشاط الشمسي: معالجة حدود النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في المناطق الاستوائية وخطوط العرض المنخفضة	A42-WP190		
Enhancing safety in air transport of dangerous goods through innovative technologies	A42-WP/193*		
التبادل السلس لمعلومات الطيران حول العالم باستخدام نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM): ممارسات ووصيات من أجل التعاون المستقبلي	A42-WP/194		
Development of guidance materials for certification and operations of electric vertical take-off landing (EVTOL) powered-lift aircraft for cross-border operations and regulatory framework for different categories of unmanned aircraft systems	A42-WP/195*		
اقتراح توحيد واجهات المستخدم في نظم تنزيل بيانات مسجلات الطيران والأجهزة والبرمجيات المرتبطة بها	A42-WP/196		
شروط دخول فرق البحث وإنقاذ	A42-WP/197		
Enhancing regulatory and oversight framework for ground handling services at airports	A42-WP/203*		
مرونة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) في وجه تدخلات الترددات اللاسلكية (RFI)	A42-WP/204		
تعزيز الآليات الإقليمية لمراقبة السلامة والتحقيق في إقليم أفريقيا والمحيط الهدى	A42-WP/206		
Action for prevention of runway excursion: an identified global-high risk category of occurrences	A42-WP/207*		
إعداد أداة موحدة لمراقبة العوائق حول المطارات والتحكم فيها	A42-WP/208		
تنفيذ شبكات التشغيل الدنيا	A42-WP/210		
تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق الرابع عشر المعدل بشأن أسطح حد العوائق بعد تقييدها	A42-WP/212		
A strategic framework for higher airspace operations (HAO)	A42-WP/213*		
Guidance framework for evaluating psychoactive substance use among aviation personnel	A42-WP/214*		
زيادة قدرة الطيران على مواجهة أحداث الطقس الخطرة	A42-WP/215 and Revision No. 1		
E-governance in civil aviation (EGCA) online portal for foreign aircraft maintenance organisations	A42-WP/216*		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
الاعتماد التلقائي لإجازات الفنيين العاملين في مجال الطيران في الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية استناداً إلى أحكام الملحق الأول من اتفاقية الطيران المدني الدولي	A42-WP/220		
Risk-based safety oversight: a scalable, data-driven approach using safety risk profile	A42-WP/221*		
Enhancing standards for UAS transport of dangerous goods in health, emergency and humanitarian operations	A42-WP/223*		
تسريع الابتكار في تقديم خدمات إدارة الحركة الجوية	A42-WP/225		
تعزيز الاستيعاب الآمن لعمليات الإطلاق الفضائية والعودة إلى الغلاف الجوي للأرض في إدارة المجال الجوي العالمي	A42-WP/226		
تحسين التخطيط والتأهب لحالات الطوارئ في المطارات	A42-WP/227		
الاعتراف المتبادل تراخيص مؤسسات الصيانة المعتمدة	A42-WP/228		
النهج الاستراتيجي للتعامل مع الاصطدام بالطير من أجل السلامة الجوية	A42-WP/229		
ضبط المخاطر في ظل التطور السريع لوقود الطيران المستدام: وضع تدابير عالمية موحدة لإدارة جودة وقود الطيران	A42-WP/231		
تعزيز الصحة والوقاية من الأمراض والكشف الطبي في الفحوصات الطبية الخاصة بالعمل في مجال للطيران	A42-WP/232		
Measures to prevent runway incursions in response to the accident at Haneda airport that occurred on 2 January 2024	A42-WP/235*		
Vertical take-off and landing (VTOL) pilots and aircraft maintenance technicians personnel licensing requirements discussions and evolution	A42-WP/236 and Revision No. 1		
تحديد شبكات تشغيل دنيا إقليمية للاتصالات والملاحة والاستطلاع	A42-WP/237		
Update of letters of agreement between FIRs for the implementation of one-way flows	A42-WP/238*		
السعى إلى إجراء تحسينات قائمة على أساس علمية في سلامة مقصورة الركاب التي تحتوي على بطارات الليثيوم	A42-WP/251		
تنفيذ مركز لإخطارات الأعاصير المدارية في البرازيل: الإجراءات والدعم التشغيلي	A42-WP/252		
معالجة الإرهاب	A42-WP/258		
ثقافة السلامة الإيجابية	A42-WP/259		
وضع إطار للصيانة الوقائية لأرصفة المطارات: التحديات والفرص وخبرة الجمهورية الإسلامية الإيرانية	A42-WP/260		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
نظام إجازات العاملين: العنصر الأساسي للحل البرازيلي المتمثل في الإجازات الإلكترونية، والتطبيقات الجديدة لدعم عمليات إجازات العاملين ومعالجة الطلبات	A42-WP/261 and Revision No. 1		
التحقيق في حوادث وقائع التقليل الجوي المتقدم	A42-WP/269		
التحديات المتعلقة بتنفيذ نظام إدارة المعلومات على مستوى النظام	A42-WP/270		
Standardizing quantification of accident severity	A42-WP/272*		
Desarrollo de una taxonomía de peligros armonizada	A42-WP/273*		
Review on provision of the stop bar lighting configuration for the stop bars at the intermediate holding position	A42-WP/275*		
Technical limitations for the implementation of the Global Aeronautical Distress And Safety System (GADSS)	A42-WP/284*		
إعطاء الأولوية للتدارير التي تعالج عمليات نظم الطائرات غير المأهولة في المجال الجوي فوق أعلى البحار	A42-WP/287		
التعاون بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية لضمان تكامل المجال الجوي بما يحقق السلامة والفعالية أثناء عمليات النقل الفضائي	A42-WP/289		
تعزيز السياسة القائمة على الأدلة من خلال عملية قياسية لجمع البيانات الموحدة بشأن موظفي الطيران	A42-WP/291		
ترخيص الصلاحية للطيران واستمرار الطلاحية للطيران في عصر عمليات الطيران فائقة التخصيص والمصممة حسب الطلب	A42-WP/297		
Enhancing safety and coordination on airport aprons: a call for ICAO implementation guidance on apron management services (AMS)	A42-WP/306*		
إعداد نظام موحد لإدارة حركة المرور لعمليات الطائرات المسيرة في المناطق الحضرية عالية الكثافة: إعداد الإيكاو لمبادئ توجيهية لدمج إدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة (UTM) مع نظام إدارة الحركة الجوية (ATM) في المطارات الدولية	A42-WP/309		
توحيد قواعد بيانات أسئلة اختبارات منح الإجازات للطيارين ومراقبى الحركة الجوية ومهندسي صيانة الطائرات حول العالم	A42-WP/311		
Design of a methodological framework to assess community acceptance of urban air mobility (UAM): findings from the Dominican Republic	A42-WP/312*		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
قيام الإيكاو بإعداد إرشادات بشأن استخدام الذكاء الاصطناعي في رصد سلامة المطارات	A42-WP/314		
سد الفجوة: إعداد مبادئ توجيهية موحدة للتقدير النفسي عند إجازة الطيارين لتعزيز السلامة الجوية عالميا	A42-WP/318		
Use of ATS surveillance system in performance based separations	A42-WP/326*		
إنشاء قاعدة بيانات عالمية لإجازات العاملين وترخيص مراكز التدريب	A42-WP/327		
مرونة الطيف: تحقيق التوازن بين كفاءة الطيف والسلامة الجوية	A42-WP/329		
سلامة القيادة: تعزيز نشر تقارير التحقيق في الحوادث وألياتها	A42-WP/330		
تنفيذ جهاز الإرسال لتحديد الموقع في حالات الطوارئ للتتابع في حالات الاستغاثة دعماً للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران	A42-WP/331		
تعزيز تطوير برامج دعم الأقران في قطاع الطيران	A42-WP/334		
تدخل الترددات الراديوية في نظام الملاحة العالمي عبر الأقمار الصناعية (GNSS)	A42-WP/335		
أنشطة إضافية مطلوبة لضمان التنفيذ الفعال لمعلومات الطيران والتذوق من أجل بيئة تعاونية (FF-ICE) لمستخدمي المجال الجوي	A42-WP/336		
Meteorological services in support of air traffic flow management	A42-WP/337*		
Vigilancia basada en riesgos para los servicios de navegación aérea	A42-WP/342*		
Integrating drone technologies into visual aid flight checks: towards ICAO harmonization	A42-WP/343*		
إطار عالمي لإدارة حالات الطوارئ الصحية للمسافرين على متن الطائرة: معايير من أجل شركات الطيران وإدماج الرعاية الصحية	A42-WP/344		
إعداد قواعد تنظيمية لإجازة الطيارين والمشغلين في عصر التنقل الجوي في المناطق الحضرية	A42-WP/347		
الدفاع عن موقف الإيكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠٢٧ بشأن طيف الترددات اللاسلكية اللازم لخدمة الطيران	A42-WP/348		
اقتراح برفع الحد الأقصى لسن طياري النقل الجوي التجاري متعدد الطيارين إلى ٦٧ عاما	A42-WP/349		
اقتراح لإحراز تقدم في دمج العمليات الفضائية في منظومة الطيران المدني الدولي	A42-WP/351		
Factores que pueden dificultar la implantación del SSP	A42-WP/352*		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
New aviation ecosystem	A42-WP/355*		
العناصر الأساسية للسلامة: ترخيص المطارات	A42-WP/358		
رؤى بشأن تنظيم المجال الجوي وتكامله بين الطيران المأهول والطيران غير المأهول	A42-WP/381		
تنفيذ نظام متعدد التخصصات للإدارة الكاملة للصحة في مجال الطيران مع مراعاة مبادئ نظام إدارة السلامة	A42-WP/383		
Establecimiento de normativas, procedimientos y ojt para la implementación de los sistemas de aeronaves no piloteadas (RPAS) en los Estados Miembros de COCESNA	A42-WP/387*		
موقف الدول العربية من مقترن إنشاء برنامج تدقيق عالمي لقياس كفاءة الملاحة الجوية	A42-WP/400		
وضع مبادئ توجيهية لتقدير المخاطر على الصحة العقلية لدى العاملين في أمن الطيران	A42-WP/403		
Iniciativa sobre programa regional de ojt aig para la formación de investigadores de accidentes mediante la coordinación de ICMS (COCESNA GRIA)	A42-WP/404*		
الامتثال لمعايير الملحق الثالث عشر من اتفاقية شيكاغو	A42-WP/411		
Desarrollo de competencias para el análisis de seguridad operacional en el marco de una investigación de accidentes de aviación	A42-WP/413*		
استخدام أحدث التكنولوجيات لإجراء الفحوص الجوية (الطائرات المسيرة وأ/أو نظم الطائرات غير المأهولة ونظم الطائرات الموجهة عن بعد)	A42-WP/415		
مراعاة السمات الشخصية في إجراءات اختيار الموظفين لوظائف مراقبة الحركة الجوية	A42-WP/417		
Criterios para la implementación de la inteligencia artificial en la gestión de datos de seguridad operacional en aeronáutica civil	A42-WP/418*		
إعداد دراسات لتعزيز نشر نظام تقويم الإشارات بالنظم الأرضية في الأماكن التي يتغذر فيها ذلك	A42-WP/423		
مقترن لوضع قواعد ونوصيات دولية عالمية تهدف إلى إدخال الذكاء الاصطناعي في نظم معالجة مخاطر الإرهاب لمراقبة الحركة الجوية.	A42-WP/424		
Necesidad de establecer un marco normativo en el Documento 9613 para el espacio aéreo libre de rutas (FRA)	A42-WP/426*		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
Lecciones aprendidas en ejercicio de simulación de erupciones de cenizas volcánicas para mejorar el grado de preparación del sistema de aviación civil	A42-WP/427*		
Implementación de torres de control digitales en los aeropuertos de villavicencio, bahía solano y tibú como iniciativas piloto para la modernización del tráfico aéreo en Colombia	A42-WP/428*		
Guia regional sobre peligro aviario y faunA (PAF)	A42-WP/431*		
Necesidad de unificación internacional en los criterios de superficies limitadoras de obstáculos (SLO) y volúmenes libres de obstáculos (OFV) en vertipuertos	A42-WP/435* and Revision No. 1		
Aviación no tripulada: visor geográfico para el control operacional	A42-WP/441*		
أثر عوائق تغير المناخ على تطوير إجراءات الملاحة الجوية	A42-WP/442		
التحديات التي تشكلها عمليات الأجواء العليا	A42-WP/443		
تقييم مدى الرؤية، وفقا للإجراءات، لمجموعة أنوار الاقتراب عند غلو التقرير لمختلف فئات وهندسة الاقتراب بنظام الهبوط الآلي	A42-WP/445		
Transición de la difusión de datos OPMET de AFTN/AMHS a SWIM	A42-WP/446*		
Human factors in civil aviation safety oversight	A42-WP/455*		
Implementación de la armonización regulatoria	A42-WP/457*		
مفهوم ديناميكي لشروط المدرج ومناطق السلامة في طرفي المدرج يستند إلى اتجاه التشغيل والمسافات المعلنة: نهج بديل يتماشى مع أحكام المجلد الأول من الملحق الرابع عشر	A42-WP/464		
استخدام الانتقالات كأداة مكملة لعمليات الوصول الآلي القياسي: مقترن بشأن إدراجها في المجلد الثاني من وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات" (Doc 8168)	A42-WP/465		
تشكيل مجموعة دراسة بشأن تطبيق الذكاء الاصطناعي في مجال الطيران	A42-WP/467		
استراتيجية أمن بيانات الطيران الخاصة بنظام إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي	A42-WP/479		
نحو إطار قانوني للتصنيف العالمي لتقارير التحقيق في حوادث الطيران	A42-WP/480		
دخول المجال الجوي الذي يُشترط فيه وجود نظام تقادي التصادم محمول جواً (ACAS II) ونظام التنبيه بالحركة وتقاديم النظام (TCAS 7.1) بمعدات معطلة	A42-WP/494		
إعداد إطار عالمي لعمليات الطائرات المسيرة عبر الحدود	A42-WP/495		
مساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهم	A42-WP/496		
Regulatory challenges and harmonization needs for electric vertical take-off and landing (EVTOL) certification in advanced air mobility	A42-WP/500*		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
ملخص الأدلة المتعلقة ببرامج دعم الأقران في قطاع الطيران	A42-WP/501*		
Accelerating advanced air mobility (AAM) integration through a holistic roadmap and innovation platforms in Saudi Arabia	A42-WP/520*		
Extended minimum crew operations	A42-WP/521*		
Strengthening effective SSP implementation	A42-WP/523*		
Prevention of controlled flight into terrain (CFIT) accidents on approach	A42-WP/534*		
Malaysia's preparation for advanced air mobility implementation	A42-WP/566*		
Managing unmanned aircraft system (UAS) system operation within Kuala Lumpur and Kota Kinabalu flight information regions	A42-WP/567*		
Prevention of fatigue in aviation technical and mechanical personnel for the continuous improvement of safety	A42-WP/568*		
دراسة تدابير الوقاية من الإرهاب لدى أفراد الطاقم الجوي وفقاً لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية (ICAO SARP) الواردة في الملحق السادس، الجزء الأول، استناداً إلى تطبيق الدول لهذا القواعد وتقسيم المشغلين للنظم الوطنية للوقاية من الإرهاب لعام ٢٠٢٤	A42-WP/581*		
Wildlife hazard management in the context of global aviation growth	A42-WP/583*		
Aviation public health management scheme in response to pandemics	A42-WP/597*		
The application of FOD detection equipment on airport pavement	A42-WP/598*		
Progress of improving regional harmonized hazardous weather information facilitated by China	A42-WP/605*		
Managing chronic anxiety and fatigue in conflict zones	A42-WP/611*		
Aviation pathology in aircraft accident investigation	A42-WP/613*		
The difficulties of predictability and advance coordination related to random reentry of space debris	A42-WP/615*		
Definition and delimitation of outer space	A42-WP/617*		
The United States Federal Aviation Administration advanced air mobility activities	A42-WP/618*		
Global standardization of operational control in the era of AI and automated flight planning	A42-WP/621*		
Navigating through PNT loss: defining a minimum operating network of ground-based navigation aids	A42-WP/622*		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
Global harmonization of flight planning: mitigating operational risk pending the ‘sunset’ of the ICAO 2012 Flight Plan	A42-WP/623*		
The implementation of e-licensing in air transport of dangerous goods for service efficiency	A42-WP/624*		
Efficiency enhancement program	A42-WP/626*		
Use of DME/DME positioning in Türkiye to support RNP operations as a precaution against GNSS interruptions	A42-WP/627*		
Implementation of (simultaneous independent) triple runway operations (TRO) at Istanbul airport	A42-WP/628*		
Anti jamming antenna modification	A42-WP/629*		
Bridging innovation and regulation: the role of sandbox in AAM development	A42-WP/635*		
Unmanned aircraft system (UAS) traffic management (UTM) activities in the United States	A42-WP/636*		
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٥ من جدول الأعمال	A42-WP/657	المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية	٢٥
تقرير اللجنة الفنية بشأن البند ٢٥ من جدول الأعمال	A42-WP/697		
السياسة الخاصة بإعفاءات الطيران وإطارها التوجيهي	A42-WP/61		
ضرورة مراجعة ومواءمة الملحق الحادي عشر من اتفاقية الطيران المدني الدولي - "خدمات الحركة الجوية" والوثيقة Doc 9426 - "دليل تخطيط خدمات الحركة الجوية بشأن اشتراطات تصميم المجال الجوي وطرق خدمات الحركة الجوية" مع الوثيقة Doc 8168 - "إجراءات خدمات الملاحة الجوية — عمليات الطائرات"	A42-WP/66		
تحدي استبدال الهالون: الموازنة بين السلامة من الحرائق والأهداف البيئية وجاهزية الصناعة	A42-WP/74		
أهمية الإبقاء على العاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب الوثيقة Doc 9868	A42-WP/81		
الاحتفال بالاليوم العالمي للبحث والإنقاذ لبرنامج كوسباس- سارسات	A42-WP/88		
Updates on the rectification of the Arabic interpretation of the term “dangerous goods”	A42-WP/91*		
الترخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية	A42-WP/98		
ضمان الدولة بإدارة معلومات صلاحية الطائرات للطيران بالتعاون مع الإيكاو	A42-WP/123		
مواءمة ممارسات مراقبة المشغلين الجويين الأجانب	A42-WP/168		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
تحسين فهم القواعد والتوصيات الدولية من أجل تنفيذ بفعالية	A42-WP/177 and Revision No. 1		
تعزيز كفاءات الطيارين من خلال تعديل برنامج الإيكاو للتدريب والتقييم القائمين على الكفاءة	A42-WP/179		
معالجة المخاطر المرتبطة بالنمو السريع في نقل الركاب بمناطق الهواء الساخن	A42-WP/191		
تعزيز الإدارة المستدامة للطائرات في نهاية عمرها	A42-WP/211		
Safety recommendations for the planning and construction of airports on plateaus and complex terrains	A42-WP/230*		
تعزيز الرقابة العالمية على صلاحية الطيران: معالجة أعطال مكونات الأنظمة والثغرات في تبادل معلومات السلامة الجوية	A42-WP/280		
Strategic planning and optimization of Iran's airport network: demand forecasting, cost modelling, and scenario-based planning	A42-WP/292*		
النهج التدريجي في إصدار تراخيص مراقبى الحركة الجوية (ATCO)	A42-WP/296		
وضع الإيكاو لأطر تحديد متطلبات التدريب والكفاءات من أجل مفتشي المطارات والمساعدات الأرضية	A42-WP/301		
إعداد مواد إرشادية الإيكاو بشأن تنفيذ نظم إدارة الجودة في مجال الطيران تنفيذاً منسقاً والإشراف على تنفيذها، استناداً إلى الوثيقة EUR Doc 048	A42-WP/310 and Revision No. 1		
معالجة مشكلات الأداء والموثوقية فيما يتعلق بمقدمي خدمات الاتصالات ومقدمي خدمات الأقمار الصناعية	A42-WP/313		
ما وراء مقصورة القيادة: الفرص المتاحة للإيكاو في مجال التدريب بالمحاكاة (التقدم والتوجه)	A42-WP/316		
وضع الإيكاو لأحكام بشأن إصدار إجازات لمهندسي إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (ATSEP) ووضع القواعد القياسية المناسبة للتنفيذ	A42-WP/317		
تعزيز التعاون بين الإيكاو ومؤسسات التوحيد القياسي للارتفاع بمستوى السلامة والابتكار والاستدامة في قطاع الطيران	A42-WP/332		
تنفيذ تقويضات جديدة في تشغيل الطائرات	A42-WP/333 Revision No. 1		
تحديث تدريب سلامة الطيران: دمج الذكاء الاصطناعي والأمن السيبراني ضمن معايير الإيكاو لكتافة العاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (ATSEP)	A42-WP/353		
Certificacion proveedor de servicios de transito aereo (ATSP)	A42-WP/364*		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
Aplicación de la guia regional sobre implantacion de procedimientos pbn para pistas de vuelo visual	A42-WP/394*		
Aircraft fire suppression – halon replacement	A42-WP/395*		
Harmonized ATSEP training: emphasizing system interconnectivity and lessons from recent outages	A42-WP/444*		
(OPSPECS) الحاجة إلى وضع مواصفات العمليات المؤقتة	A42-WP/473 and Revision No. 1		
الحاجة إلى تحديث أطر كفاءات العاملين في مجال الطيران وفقاً لاتجاهات الجديدة في مجال الذكاء الاصطناعي والإدارة المهنية للمشاريع	A42-WP/474		
رحلات الإسعاف الجوي باستخدام مناظير الرؤية الليلية في الطائرات ذات الأجنحة الدوارة والثابتة	A42-WP/478		
Digitalization of airworthiness approvals – an initiative by Kazakhstan and the way forward for ICAO	A42-WP/493*		
Safety and economic benefits of an electronic platform for cross-border transfers of aircraft	A42-WP/506*		
Measure for airside services standard	A42-WP/528*		
Method engineering strategy to calculate the required number of ANS and AGA inspectors required	A42-WP/530*		
Initiatives for promoting active engagement in pilots and aircraft mechanics	A42-WP/544*		
In support of global standards on ground handling	A42-WP/545*		
In support of streamlining ground handling safety oversight	A42-WP/550*		
Establecimiento de autoridad delegada en la República Argentina	A42-WP/569*		
Diseño y mantenimiento de la ergonomía en las dependencias ATS	A42-WP/582*		
Research on key safety risks and related airworthiness requirements of electric propulsion aircraft	A42-WP/588* and Revision No. 1		
Progress on incorporating approach light bridges into relevant ICAO regulatory standards amendments	A42-WP/593*		
Airport equipment certification management system in China	A42-WP/599*		
Improving the quality and efficiency of airport construction with digital building technology	A42-WP/600*		

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
Implementation of evaluating the airport pavement bearing strength by ACR-PCR software in China	A42-WP/601*		
Digital transformation of civil aviation authority oversight functions: Malaysia's experience and proposal for global adoption	A42-WP/612* and Revision No. 1		
International harmonization of flight simulation training device (FSTD) standards using consensus standards	A42-WP/620*		
Development and validation of the pace cognitive test battery for aviation	A42-WP/630*		
A new air traffic control system in the United States	A42-WP/631*		
Addressing gaps between ICAO Annex 14 Volume I and STOLPORT Manual (Doc 9150)	A42-WP/632*		

— انتهى —

ISBN 978-92-9275-956-8

A standard linear barcode representing the ISBN number 978-92-9275-956-8. The barcode is composed of vertical black bars of varying widths on a white background.

9 789292 759568