

# الجمعية العمومية الدورة الثانية والأربعون

مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ إلى ٣/١٠/٢٠٢٥

## اللجنة الفنية التقرير

اعتمدته اللجنة الفنية التابعة للجمعية العمومية  
وُنشر بموجب سلطة الأمين العام



# الجمعية العمومية الدورة الثانية والأربعون

مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ إلى ٣/١٠/٢٠٢٥

## اللجنة الفنية التقرير

اعتمدته اللجنة الفنية التابعة للجمعية العمومية  
وُنشر بموجب سلطة الأمين العام

تُنشر هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية  
والروسية والصينية والفرنسية

**منظمة الطيران المدني الدولي**

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، يُرجى زيارة موقع الإيكاو على الرابط [www.icao.int](http://www.icao.int).

الدورة الثانية والأربعون - ٢٠٢٥

**الوثيقة Doc 10222 — تقرير اللجنة الفنية**

Order Number: 10222

ISBN 978-92-9275-956-8

© ICAO 2025

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استتساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام  
لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل أو بأي وسيلة، دون الحصول على إذن كتابي  
مسبق من منظمة الطيران المدني الدولي.

## الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ إلى ٣/١٠/٢٠٢٥

### تقرير اللجنة الفنية

#### المحتويات

الصفحة	
1	معلومات عامة.....
2	جدول الأعمال وترتيبات العمل.....
	تقرير عن جدول الأعمال
2	البند رقم ٢٣: الخطط العالمية للسلامة الجوية والملاحة الجوية.....
9	البند رقم ٢٤: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية.....
56	البند رقم ٢٥: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية.....
A-1	المرفق قائمة الوثائق وورقات العمل المرتبطة بأعمال اللجنة الفنية.....
	قائمة القرارات
5	القرار ١/٢٣ (أعيد ترقيمه ٤٢-٦) تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية.....
12	القرار ١/٢٤ (أعيد ترقيمه ٤٢-٩) البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية.....
40	القرار ٢/٢٤ (أعيد ترقيمه ٤٢-٧) دعم سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية.....
45	القرار ٣/٢٤ (أعيد ترقيمه ٤٢-٨) البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.....
53	القرار ٤/٢٤ (أعيد ترقيمه ٤٢/١٠) التعاون الإقليمي والمساعدة بهدف سد الثغرات في مجال السلامة.....
61	القرار ١/٢٥ (أعيد ترقيمه ٤٢/١١) استبدال الهالونات.....



## تقرير اللجنة الفنية المقدم إلى الجمعية العمومية

### معلومات عامة

- ١- عقدت اللجنة الفنية خمس جلسات يومي ٢٥/٩/٢٠٢٥ و ٢٩/٩/٢٠٢٥.
- ٢- انتُخب السيد ديكلم فيتزباتريك (إيرلندا) رئيساً للجنة في الجلسة العامة الثانية للجمعية العمومية. وانتُخبت اللجنة الفنية في جلستها الأولى السيد لويس ريكاردو دي سوسا ناسيمينتو (البرازيل) نائباً أول للرئيس بناءً على ترشيح من الجمهورية الدومينيكية بتأييد من كوت ديفوار والهند. وبناءً على ترشيح من أستراليا وبتأييد من الكامبيرون وكازخستان، انتُخبت اللجنة أيضاً السيدة توسكا سيم (ناميبيا) نائباً ثانياً للرئيس. وبناءً على ترشيح من مالطة وبتأييد من بنغلاديش وفنزويلا، انتُخبت اللجنة السيد شوان مياو (الصين) نائباً ثالثاً للرئيس.
- ٣- وحضر ممثلون من نحو ١٩٢ دولة متعاقدة و ٥٨ وفداً مراقباً جلسة واحدة أو أكثر من جلسات اللجنة الفنية.
- ٤- أما أمينة اللجنة الفنية، فقد كانت السيدة م. ميركيل، مديرة إدارة الملاحة الجوية. وعمل كل من السيد ب. لوشيانى، نائب المدير لشؤون الملاحة الجوية والسلامة الجوية (ANS)، والسيد س. دا سيلفا، نائب المدير بالإنبابة 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. فلاناغان، 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 البيئي العالمي (GIS) بالإنبابة
  - السيدة ج. جوردان، رئيسة قسم طب الطيران (MED)
  - السيدة س. كيم، الرئيس بالإنبابة، قسم إدارة الحركة الجوية (ATM)
  - السيدة س. نولز، الرئيس بالإنبابة، قسم السلامة التشغيلية (OPS)
  - السيد ف. مالو، رئيس قسم نظم الطائرات الموجهة عن بُعد (RPAS)
  - السيدة ل. ميغيغان، رئيسة قسم سلامة البضائع (CSS) بالإنبابة
  - 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 والبنى التحتية في المطارات (AOI)

## جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٥- نظرت اللجنة الفنية في البنود التالية من جدول الأعمال:
- البند ٢٣ من جدول الأعمال: التخطيط العالمي للسلامة الجوي والملاحة الجوية
- البند ٢٤ من جدول الأعمال: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية
- البند ٢٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية
- ٦- الوثائق وورقات العمل المرتبطة بأعمال اللجنة الفنية مدرجة حسب بنود جدول الأعمال في المرفق بهذا التقرير.
- ٧- أما الإجراءات التي اتخذتها اللجنة الفنية فيما يخص كل بند من بنود جدول الأعمال فتد 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

- ٢٣-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/17 المقدمة من مجلس الإيكاو، والتي عرضت الطبعة الخامسة (٢٠٢٦-٢٠٢٨) من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP، Doc 10004) لكي تعتمد 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 وتنفذ. وأوصت اللجنة بأن تصدق الجمعية العمومية على طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة.
- ٢٣-٢ 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 ٢٠٢٦-٢٠٢٨ 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 تنتظر 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 والآخذة في التطور وما يرتبط بها من عوامل بيئية، في الطبقات القادمة من الخطة و/أو الوثائق التي تعالج هذه المسألة.
- ٢٣-٣ أحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات المقدمة من الصين (A42-WP/603) والمملكة العربية السعودية (A42-WP/92 Revision No.1).



## الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

٢٣-٤ 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)، واقترحت تصوراً عاماً للطبعة التاسعة. تورد الطبعة الثامنة من الخطة، المتاحة من خلال البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية (<https://www4.icao.int/ganportal>)، الأولويات العالمية التي وضعتها الجمعية العمومية للإيكاو خلال دورتها الحادية والأربعين والخطة الاستراتيجية للإيكاو ٢٠٢٦-٢٠٥٠. وتقدم الطبعة تحديثاً لاستراتيجية الخطة العالمية للملاحة الجوية؛ وإرشادات بشأن تنفيذ النهج القائم على الأداء لتحسين عملية 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 للمفهوم العام للخطة وذلك بهدف تعزيز وضوح العلاقة بين المستويات الاستراتيجية والفنية للخطة، كما طُلب في المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) والدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

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

٢٣-٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/202 المقدمة من الصين وسنغافورة وبتأييد من الجمهورية الدومينيكية بشأن تحقيق التكامل بين مبادرات تحسين العمليات فيما بين أقاليم الإيكاو. ومع الإقرار بأن الأقاليم لها أولويات مختلفة وتنفذ الخطة العالمية للملاحة الجوية بوتيرة متفاوتة نظراً إلى احتياجاتها وتحدياتها الخاصة، أقرت اللجنة بالحاجة إلى مراعاة التكامل الفعّال بين الأقاليم فيما يخص تنفيذ مبادرات تحسين العمليات، وذلك دعماً لإرساء منظومة ملاحة جوية متكاملة ومنسقة وسلطة وقابلة للتشغيل البيئي عالمياً.

٢٣-٧ 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 التحديات المتعلقة بمواءمة خططها الوطنية للملاحة الجوية مع الخطة العالمية للملاحة الجوية. واقترحت الورقة تمديد دورة تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية لإتاحة الوقت الكافي للدول لتحديث خططها الوطنية، وتمكين تنفيذ عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران على نحو فعّال ومنسق وقابل للتشغيل البيئي، بالتنسيق مع أوساط الطيران في الدولة. كما طلبت الورقة من الإيكاو تكثيف جهودها لتوفير وثائق الخطة العالمية للملاحة الجوية بجميع لغات الإيكاو الرسمية الست.

٢٣-٨ أوصت اللجنة بأن تصدق الجمعية على الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية. ونظراً للتحديات والمقترحات الواردة في ورقات العمل A42-WP/192 و A42-WP/202 و A42-WP/432، أيدت اللجنة التصور المقترح للطبعة التاسعة من الخطة واتفقت على أن تضع الإيكاو وتنشر إرشادات بشأن مسار مصغر للتنفيذ يتضمن خطوات عملية وجدول زمنية واضحة للدول. واتفقت اللجنة أيضاً على أن تُيسر الإيكاو استخدام الإرشادات الواردة في إطار الخطة للإبلاغ عن أدائها بطريقة شفافة وشاملة ومنسقة. كما

\* بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وأوروغواي

اتفقت اللجنة على أن تضع الإيكاو إرشادات لتحقيق التكامل بين المبادرات في أنحاء الأقاليم، بما في ذلك نهج لتحديد مجموعة دُنيا 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 وفّرت المستوى الاستراتيجي العالمي الوارد في الخطة العالمية للملاحة الجوية (بنسخة قابلو للطباعة) بلغات العمل الست للإيكاو" على النحو الوارد في التوصية ١-١/١ للمؤتمر AN-Conf/13. وعلاوةً على ذلك، أحيط علماً بأن الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو العمومية قد أحوّلت اقتراحاً مماثلاً إلى المجلس، الذي اعترف بأهمية ترجمة الخطة بأكملها، مع مراعاة الأولويات الحالية وتوافر الموارد الإضافية من خارج الميزانية.

٢٣-٩ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/209 المقدمة من البرازيل، والتي تناولت الأثر الذي قد تحدثه تدابير الأمن والتسهيلات وغيرها من إجراءات ما قبل صعود الطائرة على كفاءة عمليات الطيران. واقترحت أن تقوم الإيكاو بالتنسيق 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.

٢٣-١٠ 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) المُعدّة من جانب دوائر الصناعة. وشجعت اللجنة على تقديم المقترحات 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 التنقل الجوي المتقدم (AAM) وعمليات المجال الجوي العلوي (HAO).

٢٣-١١ 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 لديها بما يتماشى مع أحكام الإيكاو والخطة العالمية للملاحة الجوية. وأشارت اللجنة إلى أن العقوبات لم تقتصر على الملاحة الجوية، وأنّ هذه المسألة قد أثّرت خلال دورات سابقة للجمعية من جانب العديد من دول، بما في ذلك إيران (جمهورية إيران الإسلامية). كما أحاطت اللجنة علماً بأنّ 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، ودكرت بأن اللجنة الاقتصادية، خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية، أقرت بأن العقوبات مسألة معقدة وسياسية وحساسة، وأنّ هذه الأمور ينبغي عرضها على رئيس المجلس الذي سبق وأن بذل مساعيه الحميدة في مثل هذه المسائل.

٢٣-١٢ أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات المقدمة من بوليفيا (الجمهورية المتعددة القوميات) (A42-WP/345)، والصين (A42-WP/589 و A42-WP/594 و A42-WP/595 و A42-WP/607)، واليابان (A42-WP/543)، والمملكة العربية السعودية (A42-WP/537)، ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر\* (A42-WP/378) (ASECNA)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) (A42-WP/522 و A42-WP/529) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) (A42-WP/350).

٢٣-١٣ 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 عناية الجلسة العامة لاعتماده، ليحل محل قرار الجمعية ٤١-٦.

### القرار ٢٣/١: 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 والسعة 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 ومتناسق 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- تقرّ 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 والتناسق 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 والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وغينيا الاستوائية وفرنسا وغابون وغينيا - بيساو ومدغشقر ومالي وموريتانيا والنيجر ورواندا والسنغال وتوغو

- ٤- **تقرر** أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق الخطط التنفيذية الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني الدولي؛
- ٥- **تحث** 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 وخبرة الدول الأخرى؛
- ٦- **تحث** الدول الأعضاء على أن تثبت تمتعها بالإرادة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة بواسطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، من خلال الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الإيكاو على الصعيد الإقليمي؛
- ٧- **تحث** 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 تقادي الازدواجية في الجهود؛
- ٨- **تدعو** الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- **تكلف** الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما 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 تتقاسمها 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 يتسم 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 الإيكو لمجموعات إقليمية للسلامة الجوية (RASGs) مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛

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

وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطة 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 تُفضي 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 لتيسير 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 تفضي 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 تفضي إلى الوفيات؛

٥- تحث الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية على مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغل أجنبي يحلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛

٦- تشجع الإيكو على مواصلة إعداد وتحديث المواد الإرشادية والأدوات اللازمة 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 ٤٢-٩ 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؛ و
- وإدراكاً لأن العديد من الدول والأقاليم تعمل على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية من أجل تحديث أنظمة الملاحة الجوية لديها وإدخال تحولات جذرية عليها؛
- وإدراكاً لأن البنية الموجهة نحو الخدمة تعزز توفير خدمات الملاحة الجوية بشكل آمن وفعال ومرن؛
- وإدراكاً 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 متطورة دون المرور بخطوات وسيطة؛
- فإن الجمعية العمومية:**
- ١- **تكلف** 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 بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتناغمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛
  - ٣- **تدعو** الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتنفيذ تحسينات تشغيلية كجزء من استراتيجيتها 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 بالتخطيط والتنفيذ وقطاع 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 أحكامها؛
  - ٥- **تدعو** مجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط 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- **تكلف** 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 وتوائم خططها ضمن إطار مجموعاتها الإقليمية للتخطيط والتنفيذ من أجل ضمان المواءمة على الصعيد الإقليمي والاتساق والتشغيل البيئي على الصعيد العالمي؛

٨- **توجّه** المجلس إلى مواصلة تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك وضع خارطة طريق للحد الأدنى من القدرات اللازمة لتطوير منظومة الملاحة الجوية والجدول الزمني 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 لتوجيه مقدمي خدمات الملاحة الجوية لدى قيامهم بتخطيط وتنفيذ أنظمة مرنة وقابلة للتشغيل البيئي على مستوى العالم وقادرة على تلبية احتياجات المستقبل لدعم إدارة الحركة الجوية بشكل سلس؛

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

## **البند ٢٤ من جدول الأعمال: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية**

٢٤-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/23، التي قدمها مجلس الإيكاو، بشأن العرض العام للمبادرات والأنشطة الرئيسية في مجالي سلامة الطيران والملاحة الجوية خلال الفترة الثلاثية ٢٠٢٦-٢٠٢٨، بما يتماشى مع خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ وخطة أعمالها للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨. 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، لإنجاز المبادرات والأنشطة الرئيسية. وحثت اللجنة الدول أيضاً على مراعاة مبادرات الإيكاو وأنشطتها عند تخطيط وتنفيذ تدابيرها الخاصة بتعزيز سلامة الطيران وكفاءة الملاحة الجوية.

٢٤-٢ 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 بذل 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 الشُعبة قبل انعقاد الجمعية العمومية للإيكاو، وأقرت بالجهود المستمرة التي تبذلها المنظمة لزيادة كفاءة وفعالية اللجنة الفنية للجمعية العمومية للإيكاو.

### **التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها**

٢٤-٣ استعرضت اللجنة ورقات العمل التالية: A42-WP/43، المقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات وكازاخستان؛ وA42-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 لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والمجلس الدولي للمطارات برعاية مشتركة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة؛ وA42-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 والوقائع (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 بالتقدم 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 لتدقيق 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. وانتقدت اللجنة على إحالة مضامين 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 يتوافق مع أحدث التقنيات. وأقرت اللجنة بأنه لا توجد قواعد وتوصيات دولية تشير إلى أدوات أو برامج 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 سجلات 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 البيئي وشكل تنزيل البيانات المخزنة في سجلات الطيران وملاءمته 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 بإطلاع 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 وأسرههم. بالإضافة إلى ذلك، اقترحت الورقة نقل سؤال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوي بشأن المساعدة المقدمة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم من مجال التدقيق في 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 وأسرههم. وأوصت اللجنة بإطلاع أفرقة الخبراء المعنية على مضمون ورقة العمل هذه لمواصلة دراستها وتحليلها.

٨-٢٤ وأحيطَ علماً بورقات المعلومات التالية: الورقة التي قدمتها الأرجنتين، وأيدها بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما 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 (A42-WP/404) (COCESNA)، 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 كومنولث الدول المستقلة (IAC)، والتي تناولت آثار التحول الرقمي في مقصورة القيادة الحديثة باعتباره عاملاً يساهم في إرهاب الطيران المعرفي وإثقالهم 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 المقترح إدخاله على المرفق (س) من قرار الجمعية العمومية ٤١-١٠، واتفقت على إحالة الإجراءات المقترحة الأخرى إلى المجلس لمواصلة النظر فيها، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات الخارجة عن الميزانية.

١٠-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/110، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، والتي حثت الإيكافو 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 المقترح إلى المجلس لمواصلة النظر فيه، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات الخارجة عن الميزانية.

١١-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقات العمل التالية: A42-WP/87 المقدمة من الإمارات العربية المتحدة؛ و A42-WP/174 المقدمة من الهند؛ و A42-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 مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والأياتا؛ و A42-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 وتنقيح الإرشادات المتعلقة بالإرهاب، واتفقت على إحالة مضامين 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 وليلج محل المرفق (س) بقرار الجمعية العمومية ٤١-١٠:

\* بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

## القرار ١/٢٤: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية"

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت في القرار ١٥-٩ 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 ٤٠-٤ مرفقاته (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 ٤٠-٤ مرفقاته (أ) إلى (س) ضمناً، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة الثانية والأربعين؛

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

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

### فإن الجمعية العمومية:

#### ١- تقرر ما يلي:

(أ) أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها 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 المرفقات تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات.

٢- **تطلب** من المجلس أن يبقي البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية خاضعاً للمراجعة وأن يبلغ الجمعية العمومية عندما يلزم إدخال تغييرات عليه؛

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

### المرفق (أ)

#### اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

لما كان عقد اجتماعات الملاحة الجوية العالمية وظيفتها مهمة من وظائف المنظمة، ويقتضي من الدول الأعضاء والمنظمة والإيكو 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 الإيكو؛

### 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 الملاحق والخطط العالمية وإعداد الوثائق الأساسية الأخرى في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢- ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث 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 وتوفر التنسيق اللازم فيما بين التخصصات الفنية التي تتطوي 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 متتاليين يعالجان بإسهاب نفس التخصص الفني، ما لم تقتض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك.

### الإجراءات المتصلة بالقرار

- ١- قبل أن يقرر 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 بالكفاءة.
- ٣- تسهيلا لمشاركة كل الدول الأعضاء، ينبغي أن يضع المجلس خطة لبرامج الاجتماعات من شأنها أن تختصر إلى أدنى حد ممكن فترة استبقاء الموظفين الفنيين الذين توفدهم 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 والموافقة على التقرير. وبعد الاجتماع تقوم الأمانة العامة بإدخال التعديلات الصياغية الطفيفة على تقرير الاجتماع وبتصحيح 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 حلاً ملائماً أو سريعاً 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 دورياً، ويجب إنهاء عمل الفرق بمجرد إنجاز الأنشطة الموكلة إليها. ولا يسمح بالإبقاء على أي فريق ما لم تر لجنة الملاحة الجوية مبرراً 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 تفسر 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 أعضاء 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 الأنسب عدم إصدار قواعد وتوصيات دولية لبعض تلك الطرز أو إجازات طواقم القيادة؛

### فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- على كل الدول الأعضاء أن تعترف بصحة 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 الضروري بذل 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؛

### فإن 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) تضيف 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) تُضفي الأولوية على رعاية الأجيال المقبلة من المهنين 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 الجهود على ما يلي:

أ) تحليل البيانات لتحديد الأولويات والاحتياجات؛

ب) تحديد احتياجات التدريب لتنفيذ أحكام الإيكاو؛

ج) نهج قائم على الكفاءة.

### المرفق (هـ)

#### صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

حيث إن المجلس يضع خططا إقليمية تبين التجهيزات والخدمات والإجراءات الإقليمية الإضافية المطلوب من الدول الأعضاء توفيرها أو استخدامها وفقا 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 نهجا لتخطيط التجهيزات والخدمات يركز 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 تنقح الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقتضيات الجارية والمتوقعة 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 يتعذر حلها على المستوى الإقليمي؛

يجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.

- ٤- إنّ 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 متمشيين مع خطة الملاحة الجوية العالمية وأن يتسنى استخدامهما في تطبيق النهج المبني على الأداء في أعمال التخطيط.
- ٢- ينبغي للمجلس، عند قيامه بتقدير مدى إلحاح الحاجة إلى تنقيح 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 الإنترنت، 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 للمساعدة على تحديث الخطط الإقليمية وأي وثائق تكميلية.

#### المرفق (و)

##### اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

- حيث إنّ الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول الأعضاء وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية؛
- وحيث إنّ هذه الاجتماعات تقتضي من الدول الأعضاء ومن الإيكاو بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة؛
- وحيث إنّ من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإثقال على الدول الأعضاء أو على الإيكاو؛
- وإذ تأخذ في اعتبارها أن التخطيط الإقليمي للملاحة الجوية عادة ما تنجزه المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛

### فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- ألا تُعقد اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية إلا لمعالجة القضايا التي يتعذر على المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ معالجتها بشكل واف؛
- ٢- تعقد هذه الاجتماعات وتوضع جداول أعمالها على أساس النواقص الموجودة فعلا أو المتوقع 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، والمجالات الفنية التي يعالجها الاجتماع، ولغات عمله؛
- ٤- يستخدم لكل من هذه الاجتماعات تنظيم بأنسب الطرق للنظر في المسائل المطروحة على جدول الأعمال وتحقيق التنسيق الفعال بين مختلف مكونات الاجتماع؛
- ٥- تعقد اجتماعات محدودة النطاق الفني أو الجغرافي عندما توجد مشاكل محددة يتعين حلها، ولا سيما المشاكل التي تقتضي حولا 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 ومستنداته الرئيسية، متاحا إلكترونيا قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع بالنسبة لجدول الأعمال، وقبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد بالنسبة للمستندات الرئيسية.
- ٣- ينبغي أن يكفل المجلس تزويد الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية بالتوجيهات اللازمة لتصرف 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 فئات الطيران.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يشجع اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية على وضع معايير للتخطيط متمشية مع أحدث التطورات ويكون الهدف منها ضمان وفاء الخطط الإقليمية بمتطلبات التشغيل والاعتبارات الاقتصادية، آخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٦- ينبغي أن يضع المجلس ويستكمل 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 أيضا على أنه يجوز لكل لدولة عضو أن تتيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق إقليمها إلى دولة أخرى بمقتضى 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 المنبئة والدولة النائية أن تنهيا اتفاق التفويض في أي وقت؛

**وحيث إن** الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص على أن أجزاء المجال الجوي التي توجد فوق أعالي 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 أعالي 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 الاتفاق على ذلك بين الدول المعنية، مع مراعاة الحاجة إلى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة 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 المنبئة أن تتولى هذا التقديم وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئة، ويجب عليها أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات التي يتفق الطرفان على أنها ضرورية للدولة النائية؛

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

وتعلن بالإضافة إلى ذلك ما يلي:

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

٧- إن موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تسند إلى أي دولة تقديم خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي فوق أعالي 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 تتوخى رسم الحدود التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة والاقتصاد، وأن تختار المواقع المثلى لإقامة نقاط تحويل المسؤولية وإنجاز إجراءات التنسيق الأكثر فاعلية، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع الإيكاف.
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تنظر حسب الاقتضاء في إنشاء هيئة واحدة 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 أعالي البحار.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي توفر خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار على أن تعقد اتفاقات، 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 أعالي 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 يتسنى 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 المستغيثة فوق أراضيها، وأن تتعاون على اتخاذ تدابير التنسيق 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 أعالي البحار؛

**وحيث إن** الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية ينص على أن أجزاء أعالي البحار التي تقدم إليها خدمات البحث والإنقاذ تحدد بموجب اتفاقات 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 متمشية بقدر الإمكان مع أقاليم معلومات الطيران المناظرة لها، وأن تكون فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار متمشية 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 معقول لتأمين السلامة في تشغيل الخطوط الجوية الدولية الحالية أو المتوقعة وجب عليه أن يتشاور مع الدولة التي يعينها الأمر مباشرة 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 تقرر ما يلي:**

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

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

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

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

٤- يجب على الدولة مقدمة الخدمات أن تنفذ خدمات البحث والإنقاذ فوق أراضي الدولة المنبئة وفقاً لما تقتضيه الدولة المنبئة، ويجب على الدولة المنبئة أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات المتفق عليها مع الدولة النائية لكي تشغلها هذه الدولة النائية؛

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

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

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

٨- إن موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تقضي بقيام الدولة بتقديم خدمات البحث والإنقاذ في مناطق فوق أعالي 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 والإنقاذ التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والإنقاذ أو إنشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والإنقاذ تسند إليها مسؤولية توفير خدمات البحث والإنقاذ داخل المناطق التي تمتد فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي لا يمكنها أن تكفل التغطية الجوية لمناطق البحث والإنقاذ 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 والإنقاذ.

## المرفق (ط)

### التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث إن المجال الجوي يعتبر مورداً مشتركاً بين الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، ونظراً 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 ومنظم، وتحقيق 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 "تتعهد الدول المتعاقدة، عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها، بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية"؛

وإدراكاً لاستفادة كل من الحركة الجوية المدنية المتزايدة والحركة الجوية العسكرية ذات المنحى الذي يهدف إلى إنجاز المهام استفادة كبيرة من استخدام أكثر مرونة للمجال الجوي المستخدم للأغراض العسكرية، ونظراً 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 نهجاً فورياً لإدارة أكثر كفاءة للمجال الجوي؛

وإذ تُذكر بأن مفهوم الإيكاء التشغيلي لإدارة الحركة الجوية على الصعيد العالمي يفيد بأن المجال الجوي بأكمله ينبغي أن يمثل مورداً قابلاً للاستخدام وبأن أي تقييد لاستخدام أي حيز من المجال الجوي ينبغي أن يعتبر انتقالياً، وبأن المجال الجوي برمته ينبغي أن يدار بمرونة؛

وحيث إن تطبيق الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي يوفر العديد من الفوائد بما في ذلك السعة الإضافية للمجال الجوي وبحقق توفير التكاليف والحد من الآثار البيئية، وإن ذلك يستند 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 أعالي البحار، ألا تلحق تلك العمليات ضرراً بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متمشية 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 تضمّن، عندما يكون ذلك مناسباً، ممثلين للسلطات العسكرية في وفودها إلى اجتماعات الإيكاء؛

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

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للدول الأعضاء أن تبادر، كلما دعت الحاجة، إلى تعزيز التنسيق والتعاون بين خدمات الحركة الجوية المدنية والعسكرية التابعة لها، أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.

٢- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق، أن تتسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي 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 الرأسى المخفض (RVSM) إما أن تتم مع الامتثال لمتطلبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع، والتحسب لأي تعديلات لاحقة قد تجرى 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، تنفيذاً للسياسة المذكورة في البندين ١ و ٢ من القرار أعلاه.

٤- ينبغي أن يضمن المجلس أن موضوع التنسيق والتعاون المدني والعسكري بشأن استخدام المجال الجوي مُدرج، عند الاقتضاء، في جداول أعمال اجتماعات الشعب والاجتماعات الإقليمية، وفقاً للفقرات ٣ و ٤ و ٥ الواردة في المنطوق أعلاه.

### المرفق (ي)

#### توفير المطارات الملائمة

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

**وحيث إن** هذه التحسينات تقتضي في بعض الحالات إنفاقاً باهظاً وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل؛

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

**وحيث إن** كثيراً من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديها إذا كانت مقتضيات تشغيل الطائرات الجديدة تسمح بتشغيلها اقتصادياً دون مزيد من الضغط على الخصائص المادية للمطارات؛

**وحيث إن** تشغيل المطارات له كثير من المزايا وأن الاعتبارات البيئية قد فرضت قيوداً على تشغيل الطائرات في بعض المواقع، وأن مشكلات السعة الموجودة حالياً على النطاق العالمي تقتضي تشغيل طائرات جديدة أقل ضجيجاً.

**وحيث إن** الاتجاه يتزايد نحو إسناد تشغيل المطارات إلى هيئات مستقلة بدون المساس بالتزام 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 تواظب 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 آخذاً 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) المواظبة 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 واستبقائهم في العمل بعد إتمام تدريبهم؛

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

**فإن الجمعية العمومية تقرر** أنّه يتعين 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 ووافية 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- ينبغي 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 تتحملها الإيكاو والدول الأعضاء بصدد هذه المشاركة.
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تقوم بما يلي في حدود إمكانيات كل منها:
  - (أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقدم 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 مرشحيها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الإسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء؛
  - (د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها 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 يطلعوا باستمرار على نحو واف 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 المثلى 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 البحوث والتطوير، ومشاهدة التجارب التطبيقية وعمليات تقييم الأجهزة والتقنيات الجديدة. غير أنه ينبغي ألا تحظى الزيارات بالأسبقية على الوظيفة الأساسية للأمانة العامة وهي خدمة الإيكاف ومختلف هيئاتها التداولية. 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 من 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 جسيماً على الدولة التي وقع فيها الحادث؛**



وإذ توضع في اعتبارها صدور "دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (Doc 9946)؛

فإن الجمعية العمومية توصي الدول الأعضاء بأن تتعاون على التحقيق في حوادث الطيران وبخاصة الحوادث التي يقتضي التحقيق فيها الاستعانة بخبراء وتجهيزات على درجة عالية من التخصص، وبأن تقوم الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع إلى الحد الممكن بجملة أمور منها:

أ) تقديم المساعدة، بناء 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- تُشجّع الدول الأعضاء على دعم حلقات العمل الإقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والإجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في إدارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن إجراءات تذليل صعوبات التحقيق في الحوادث.

٢- تُشجّع الدول الأعضاء على تسهيل مشاركة المحققين العاملين لدى هيئات التحقيق في الحوادث، بوصفهم مراقبين في التحقيقات التي تجريها الدول الأخرى في الحوادث، وذلك لأغراض التدريب والتعرف على أساليب العمل.

٣- تُشجّع الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع على تقييم احتياجاتها وقدراتها في مجال التحقيق في حوادث الطيران ومنع وقوعها، وذلك لوضع مناهج تدريبية تصلح للدورات الأساسية عن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها. وينبغي استطلاع جميع إمكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وإمكانيات إدراج منهجية برنامج تدريب المتقدم (TRAINAIR PLUS) "تدريب بلاس" التي توفر التدريب الموحد دولياً والقائم على الكفاءات.

٤- تُشجّع الدول الأعضاء على الاطلاع على مذكرة التفاهم النموذجية التي وضعتها الإيكاو في عام ٢٠٠٧ لتستخدمها الدول من أجل تشجيع التعاون المتبادل في سياق التحقيق في حوادث الطائرات والوقائع الخطيرة. والنموذج متاح على الموقع الشبكي العمومي للإيكاو.

٥- تُشجّع الدول على النظر، حسب الاقتضاء، في "دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (Doc 9946) الذي يقدم الإرشاد على كيفية إنشاء وإدارة نظام إقليمي للتحقيق في الحوادث والوقائع داخل منطقة أو منطقة فرعية.

### المرفق (س)

#### الأداء البشري

حيث إن أهداف ومقاصد الإيكاو كما جاءت في اتفاقية شيكاغو تقضي بتدعيم تنمية النقل الجوي الدولي " ... بقصد تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية"؛

**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 المترتبة 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 نُظم الطيران سيفضي في المستقبل إلى تغيير الأدوار التي يقوم بها موظفو الطيران وسيطلب العمل على نطاق أفرقة متعددة الاختصاصات تدعم اتخاذ القرارات بشكل تعاوني؛

**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 وتيسر إدراج عناصر الأداء البشري ضمن برامج التدريب القائم على الكفاءات وعلى كامل أطوار الحياة الوظيفية للموظف؛

٣- أن تأخذ الدول الأعضاء باستراتيجيات تعزز الأداء التشغيلي المأمون والمتسق والناجح 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 وتخفيف 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**

٢٤-١٣ 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 مراقبي الحركة الجوية (IFATCA). وأقرت اللجنة بأهمية تنفيذ برامج دعم الأقران 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 الأقران، مع الدعوة إلى توخي الحذر من ربط هذه البرامج بمنح الترخيص الطبي. كما أحاطت اللجنة علماً بالعمل الذي قامت به أفرقة الخبراء المعنية في الإيكاو لإدراج المواد الإرشادية الخاصة ببرامج دعم الأقران 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 ورقتي العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٢٤-١٤ 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 القادم 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.

٢٤-١٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/403 التي قدمتها كازاخستان، وأقرت بأهمية الصحة العقلية لدى العاملين في أمن الطيران الذين يضطربون 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

٢٤-١٦ 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 واللباقة 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.

٢٤-١٧ 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. وإذ أقرت اللجنة بالعمل الجاري داخل أفرقة الخبراء المعنية وبضرورة توفر بيانات موثوق بها، اتفقت على إحالة مضمون هذه الورقة إلى أفرقة الخبراء المختصة.

٢٤-١٨ 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.

٢٤-١٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/349 التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والتي اقترحت 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 أحيط 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 الطبي للطيران بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وبطريقة يمكن أن تدعم بشكل آمن النظر في رفع الحد الأقصى للسفن في المستقبل. وحثت اللجنة كذلك الدول والجهات المعنية بالطيران على دعم الإيكاو في هذه الأنشطة، واتفقت على أن محتوى ورقة العمل ينبغي إحالتها إلى أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها.

٢٠-٢٤ وأحيطَ علماً بورقات المعلومات المقدمة من الصين (A42-WP/597) والهند (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 ضرورة بذل جهود عالمية للسيطرة على زيادة مخاطر الحريق المرتبطة بطائرات 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 مفرط 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 والحاجة إلى التنسيق فيما بين الدول في الوقت المناسب من أجل دعم التغييرات التنظيمية المنسقة. وسلّمت بأهمية التدريب الفعال للطواقم على التعامل مع الوقائع المرتبطة بطائرات الليثيوم. وأقرت بأن أفرقة الخبراء تعمل على المسائل المثارة ولاحظت أن محتوى ورقة العمل سيُحال 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 مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث 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 بأن "دليل إدارة السلامة" (الوثيقة Doc 9859) يتضمن فصلاً مخصصاً لثقافة السلامة يجري تحسينه لإصدار الطبعة الخامسة المقبلة. وأبرزت الأمانة العامة للإيكاو أيضاً أن 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، لتُدرج فيها أحدث المواد الإرشادية، رهناً بتوافر الموارد. وأيدت اللجنة الإجراءات الواردة في الورقة مع التركيز بوجه خاص على الإقرار بأهمية إبداء القيادة العليا القوي وأنشطة بناء القدرات للالتزام المستمر بتعزيز ثقافة السلامة الإيجابية. وقد سلّط الضوء على بعض الأمثلة على الأدوات والإرشادات حول هذا الموضوع، التي يمكن أن تساعد الإيكاو على تحسين الإرشادات في هذا الشأن. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة للنظر فيها.

٢٣-٢٤ وأحيطَ علماً بورقات المعلومات المقدمة من بنغلاديش (A42-WP/523) وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) (A42-WP/342) والصين (A42-WP/193 و A42-WP/624) وبيرو، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية\* (A42-WP/418) والمملكة العربية السعودية (A42-WP/84 و A42-WP/221)، وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، برعاية الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية والكاريبي† (A42-WP/273 و A42-WP/352).

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

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



المعتمدة (AMO)، ودعت إلى تسريع الجهود الرامية إلى وضع إرشادات منسقة لتخفيف الأعباء التنظيمية دون المساس بالسلامة. كما سلّطت الضوء على ضرورة تحديد فترات انتقالية مناسبة لاستيعاب أي تغييرات. وإذ أحاطت اللجنة علماً 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 علماً بالدعوة إلى اعتماد عمليات مرنة لإصدار الشهادات ونماذج للمراقبة الآنية، مدعومة بالتعاون بين الهيئات التنظيمية وقطاع الطيران والأوساط الأكاديمية 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 المتبع في وضع العناوين ومُسميات الحدود الدنيا 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 المقترح إلى المجلس لمواصلة النظر فيه، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات الخارجة عن الميزانية.

٣٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/442، التي قدمتها فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، والتي سلّطت الضوء على آثار تغير المناخ والتحديات الذي تطرحه على الملاحة الجوية العالمية مع التشديد على أهمية تكييف 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 الرأسية البارومترية، واتفقت على إحالة مضمون ورقة العمل هذه إلى فريق الخبراء المعني للنظر فيها.

٣٣-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/465 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية بشأن استخدام الانتقالات كأداة مكتملة لعمليات الوصول الآلي القياسي للطائرات في إجراءات خدمات الملاحة الجوية — العمليات (Doc 8168)، المجلد الثاني. وأحاطت اللجنة علماً 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 علماً بورقات المعلومات التي قدمتها السلفادور نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية\* (A42-WP/457)، والهند (A42-WP/216 و A42-WP/534)، والاتحاد الدولي لرابطات مرجلي الطائرات (A42-WP/621) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (A42-WP/521) (IFATCA)، والاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (A42-WP/455) (IFATSEA).

---

وليسوتو ولبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنگال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

\* بلير وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

## إدارة الحركة الجوية والبحث والانقاذ

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 المخفض تطبيقاً آمناً، كما أشارت إلى أهمية وجود إجراءات موحدة عالمياً للتصدي لحالات تعطل وصلات البيانات. واتفقت اللجنة على إحالة الإجراء المقترح 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 سلّطت الضوء على الحاجة إلى استراتيجية عالمية ومتكاملة لتحسين المجال الجوي فوق أعالي البحار عبر الأقاليم لتعزيز السلامة والقدرة الاستيعابية والكفاءة. وإقراراً منها بالضرورة الملحة لتحسين استغلال المجال الجوي فيما بين الأقاليم، شجعت اللجنة الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) على المشاركة في التعاون بين الأقاليم وتبادل البيانات بشكل فعال. كما شجعت اللجنة على تشكيل أفرقة عمل مشتركة بين الأقاليم في إطار المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) لتسريع وتسهيل تنفيذ المشروعات الرامية 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<sup>†</sup> في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكنترول)، والتي سلطت الضوء على الحاجة إلى تطبيق نهج أكثر ديناميكية وجدوى من حيث التكلفة وقابلية للتكيف 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 بقصد دمج النموذج الجديد المقترح 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 لمراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، والتي سلطت الضوء على ضرورة تنفيذ مفهوم معلومات الطيران والتدفق من أجل بيئة تعاونية (FF-ICE) بشكل منسق ومتسق في جميع أنحاء العالم. وأكدت اللجنة من جديد على أهمية اتباع نهج منسق عالمياً من أجل تنفيذ هذا المفهوم، ولاحظت أن الطبعة الثانية القادمة من "الدليل العملي للبيئة التعاونية في مجال معلومات الرحلات الجوية وتدفقاتها" (الوثيقة Doc 9965) ستسهل هذه المواءمة. 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 وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطة 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.

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

٣٩-٢٤ 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 وآلياته تظل خاضعة لدراسة الجدوى، كما هو موضح في التوصية رقم ٣-١/٢ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية والقسم ذي الصلة بذلك من تقرير المؤتمر. وأحاطت اللجنة علماً بإقرار تنفيذ هذه التوصية، رهناً بتوافر الموارد من خارج الميزانية. وبينما أقرت اللجنة بالشواغل المثارة والتحديات المرتبطة بإمكانية إنشاء برنامج عالمي لتدقيق كفاءة شبكة الملاحة الجوية، فإنها أكدت من جديد الحاجة إلى برنامج لدعم الدول، بناء على طلبها، في تقييم كفاءة وأداء نظمها للملاحة الجوية.

٤٠-٣٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/197، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، والتي سلّطت الضوء على التحديات المتعلقة بالاستجابة السريعة لحالات الطوارئ عبر الحدود، وتأثير الاتفاقات المكتوبة للبحث والإنقاذ عليها. وأقرت اللجنة بالتحديات التي تواجهها بعض الدول في إبرام اتفاقات البحث والإنقاذ، مع الإشارة إلى أن هذه المسألة تتدرج ضمن نطاق برنامج عمل الإيكاو القائم، وتتناولها الطبعة المقابلة من "الدليل الدولي لعمليات البحث والإنقاذ الجوية والبحرية" (IAMSAR) (Doc 9731). واتفقت 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).

٤١-٣٤ 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 سلّطت 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 تفعيل الجهاز الجديد للعمليات التي لا تتعلق بالطوارئ مشيرةً إلى العبء المحتمل الذي قد يفرضه التنشيط غير المقصود للجهاز، وذلك من خلال الجهود المنسقة بين سلطات الطيران المدني ومشغلي شركات الطيران ومصنعي الطائرات ومنشآت الصيانة.

٤٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/494، المقدمة من كوبا بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية،† والتي سلّطت الضوء على الفائدة المحتملة لوضع شرط إلزامي للإبلاغ عن الحالة التشغيلية لنظام تقادي التصادم المحمول جواً (ACAS) كإجراء للتخفيف من خطر الاصطدام في الجو (MAC). وبينما أقرت اللجنة بالفائدة المحتملة في مجال السلامة المترتبة على تحسين الوعي الظرفي نتيجة لوجود معلومات عن الحالة التشغيلية لنظام تقادي التصادم المحمول جواً، 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. واتفقت اللجنة على إحالة الإجراء المقترح إلى المجلس ليوصل النظر فيه، مع مراعاة الأولويات القائمة الممولة من خلال ميزانية ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات من خارج الميزانية.

\* 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.

† إكوادور وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما 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<sup>\*</sup>؛ وورقة العمل A42 WP/351، المقدمة من شيلي بدعم من ١٨ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية<sup>†</sup>؛ وورقة العمل A42-WP/226، المقدمة من الدنمارك نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه<sup>‡</sup>، والدول الأعضاء الأخرى<sup>§</sup> في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)؛ وورقة العمل A42-WP/289 المقدمة من الولايات المتحدة.

٤٤-٢٤ ومع إدراك اللجنة لزيادة حركة عمليات النقل الفضائي من حيث الوتيرة والحجم، فقد لاحظت أن الموضوع كان في إطار برنامج عمل الإيكاو. وطلبت إلى الإيكاو التعجيل بتطبيق التوصية ٣-١/٦ 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. ورحبت اللجنة أيضا بتحديث مذكرة التفاهم بين مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي (UNOOSA) والإيكاو لتشمل مجالات جديدة للتعاون المشترك، ولا سيما في التنسيق بشأن استيعاب عمليات النقل الفضائي في المجال الجوي، وأحاطت علماً بالمبادرات التي اتخذها 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 إدارة دمج هذه العمليات في المجال الجوي في مسارات عمل منفصلة ("انظر الفقرة ٣-١٤ 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، وأكدت 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 سلّطت 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 تتطوي على درجة عالية من عدم اليقين لا يزال في مراحله المبكرة. ورحبت اللجنة بالدعوة الواردة في الورقة إلى الدول الأعضاء لتبادل تجاربها وأفضل ممارساتها المتعلقة بعودة الحطام الفضائي إلى الغلاف الجوي.

٤٧-٢٤ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات المتعلقة بإدارة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ وعمليات النقل الفضائي والمقدمة من الصين (A42-WP/159، التتقيح رقم ١ و A42-WP/626) فيما يتعلق بإدارة الحركة الجوية وعمليات البحث والإنقاذ وعمليات النقل الفضائي، وكولومبيا (A42-WP/428) وجمهورية الدومينيكان (A42-WP/238 و A42-WP/284 و A42-WP/426)،

\* إكوادور وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

† الأرجنتين وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

‡ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطة 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.

والهند (A42-WP/326)، وُغمان (A42-WP/60 و A42-WP/63، التتقيح رقم ١)، والمملكة العربية السعودية (A42-WP/94) وA42-WP/106 وA42-WP/213)، وتركيا (A42-WP/628)، والولايات المتحدة (A42-WP/615 وA42-WP/617) والاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات (A42-WP/623).

### عمليات المطارات وأسطح حد العوائق

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. وانفقت 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. وانفقت 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 ولجنة شؤون الصناعة التابعة للآياتا، والتي دعت إلى وضع مواصفات فنية موحدة وإرشادات تشغيلية لأنظمة رصد الطيور بالرادار في المطارات. وانفقت 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 وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وساحل العاج وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغبون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيب والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

الأفريقية\* وأحاطت اللجنة علماً بالمبادرات الجارية التي تقوم بها الإيكاو لدعم تنفيذ أحكامها الجديدة المتعلقة بأسطح حدود العوائق (OLS) من خلال التدريب والمواد 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 بالحاجة إلى مواد إرشادية وتبادل أفضل الممارسات لضمان تحسين البنية التحتية للطيران، أثارت شواغل بشأن وضع قواعد وتوصيات 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 سلّطت 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 سلّطت 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 تُمكن 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 أشارت اللجنة إلى أن المنظمات الإقليمية ستكون أكثر قدرة على مواجهة التحديات الخاصة المرتبطة بترخيص المطارات وأن وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات" (الوثيقة Doc 9981) 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 والإكوادور 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 والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبيرو وأوروغواي، والتي اقترحت تعديل تصميم شرائط المدرج ومناطق سلامة 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 وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وساحل العاج وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغبون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيرو ورواندا وسان تومي وبرينسيب والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

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

٥٩-٢٤ وأُحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من الأرجنتين بدعم من بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وبيرو وأوروغواي (ورقة العمل A42-WP/435، التتقيح رقم ١) والهند (ورقات العمل A42-WP/173 وA42-WP/207 وA42 WP/275) واليابان (ورقة العمل A42-WP/235) وكازاخستان (ورقتا العمل A42-WP/306 وA42 WP/343) والمغرب (ورقة العمل A42-WP/203) والصين (ورقة العمل A42-WP/598) والرابطة العالمية المعنية بالاصطدام بالطيور (ورقة العمل A42-WP/583).

#### الأرصاء الجوية وإدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM)

٦٠-٢٤ استعرضت اللجنة التتقيح رقم ١ لورقة العمل A42-WP/215، المقدمة من الدنمارك نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه\*، والدول الأعضاء الأخرى<sup>†</sup> في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، وشاركت في تقديمها كلٌّ 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.

٦١-٢٤ وأعربت اللجنة عن تأييدها الواسع للاقتراحات الواردة في ورقة العمل A42-WP/215، التتقيح 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 إحالة محتوى ومقترحات ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيها.

٦٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/252، المقدمة من البرازيل، والتي أبرزت الحاجة إلى توفير إخطارات بشأن الأعاصير المدارية لإقليم جنوب المحيط الأطلنطي لدعم سلامة وكفاءة الملاحة الجوية، وتعزيز التنسيق مع المنظمة العالمية للأرصاء الجوية (WMO) لإنشاء مركز جديد لإخطارات الأعاصير المدارية (TCAC) تابع للإيكاو في الإقليم في المستقبل. وبينما أقرت اللجنة بالجهود العديدة التي بذلها أحد مقدمي خدمات الأرصاد الجوية في البرازيل، أشارت إلى أنّ برنامج المنظمة العالمية للأرصاء الجوية لتقديم المشورة بشأن الأعاصير المدارية لا يشمل الجزء الغربي من جنوب المحيط الأطلسي بسبب انخفاض تواتر الأعاصير المدارية في تلك المنطقة، وأشارت إلى ضرورة إجراء تقييم شامل لفكرة إنشاء مركز جديد لإخطارات الأعاصير المدارية (TCAC) في منطقة جنوب المحيط الأطلنطي، مع مراعاة المشورة العلمية والتكنولوجية من المنظمة العالمية للأرصاء الجوية،

\* النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورغ ومالطة 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 تقادي 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.

٦٣-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/194، المقدمة من الصين، والتي عرضت فيها منجزاتها في مجال إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM). ولتجنب التفتت 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 "مُعَرِّف الرحلات الجوية الفريد عالمياً" (GUFI) للتشغيل البيني على الصعيد العالمي، اتفقت على أن ينظر فريق الخبراء المعني في مدى الحاجة إلى إعداد آلية لتخصيص واستخدام مُعَرِّف الرحلة الجوية الفريد عالمياً في الرحلات الجوية العابرة للحدود. وأقرت اللجنة بالتحويل الرقمي السريع لمنظومة الطيران المدني، واتفقت على إحالة مقترح وضع القواعد القياسية والمواصفات لتدفق البيانات والمعاملات القائمة على نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة إلى فريق الخبراء المعني، 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.

٦٤-٢٤ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A42-WP/270، المقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي 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 تباع 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 للتبادل 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 تمكن من استخدام خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية وخدمات الأرصاد الجوية ومعلومات الطيران.

٦٥-٢٤ وأُحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من الأرجنتين بدعم من بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما 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

٦٦-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/33، التي قدمها المجلس، والتي أقرت بأن عدداً من بنود جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية القادم 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 الدومينيكان وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (الجمهورية البوليفارية).

٢٤-٦٧ 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 الحيوية، مثل أجهزة قياس الارتفاع اللاسلكية والناجمة 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 بالتالي بضرورة اتخاذ إجراءات عالمية، لا سيما في إطار التحضير للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠٢٧ (WRC-27)، حيث يؤثر عدم حل القضايا المتصلة بطيف الترددات على الصعيد الوطني أو الإقليمي في السلامة الجوية والكفاءة التشغيلية على الصعيد العالمي.

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

٢٤-٦٩ وأقرت اللجنة بالحاجة الملحة إلى هذا الموضوع، واتفقت على إحالة محتوى ورقتي 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، وليحل محل قرار الجمعية العمومية رقم ٤١-٧:

### القرار ٢/٢٤: 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 لتنظم 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 للطيف الترددي لدعم الحماية المناسبة للطيف الملائم وتوافرها في الوقت المناسب؛  
**وحيث** إن البيئة المستدامة للنمو وتطوير التكنولوجيا مطلوبين لدعم السلامة والفعالية التشغيلية لتنظم التشغيل الحالية والمستقبلية والسماح بالانتقال بين التكنولوجيات الحالية والمستقبلية؛

**وإذ** تدرك أن وضع وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي يمكن أن تتعرض 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 وتدهور خدمات إدارة الحركة الجوية وانقطاعات في تشغيل الرحلات الجوية؛

وإن تدرك أن قطاع الطيران المدني يمتد بسلسلة 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 الترددي 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 مستوى 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 و ASMG، و ATU و CEPT و CITEL و RCC؛

وبالنظر إلى التوصيتين ٣/٧ و ٦/٧ 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 الترددي 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 تلبية "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 مقترحات مشتركة إلى المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية؛

- د) تضمين في مقترحاتهم 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 اللازمة للطيران المدني (Doc 9718)؛
- و) التعهد بتوفير خبراء الطيران المدني للمشاركة الكاملة في إعداد مواقف الدول والمواقف 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- تحت 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 سلامة الطيران والخبراء المتخصصين ومستخدمي المجال الجوي لتقديم جميع الاعتبارات اللازمة ووضع التدابير التنظيمية لضمان خلو نظم 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 سلامة الطيران؛
- ٦- **توجه** المجلس والأمين العام، كمسألة ذات أولوية عالية ضمن الميزانية التي اعتمدها الجمعية، بضمان توافر الموارد اللازمة لدعم وضع وتنفيذ استراتيجية شاملة لطيف الترددات لأغراض الطيران وكذلك زيادة مشاركة الإيكاو في أنشطة إدارة الطيف الدولية والإقليمية؛
- ٧- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-٧.

#### نقاط ضعف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتحسينه

- ٢٤-٧٠ 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، وحددت 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 ثلاث فئات من الحوادث أو الوقائع العالية المخاطر، مع الإقرار أيضاً بالجهود الفنية الجارية المبذولة للتخفيف من آثاره السلبية.
- ٢٤-٧١ وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بالإجراءات المتخذة لمعالجة التدخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وحثت 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 التدخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.



٧٢-٢٤ وأشارت اللجنة إلى تحسين 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 التنسيقي 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 مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، وورقة العمل A42-WP/204، التي قدمتها الدنمارك نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه<sup>\*</sup>، والدول الأعضاء الأخرى<sup>†</sup> في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، 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 السلامة الجوية. واتفقت اللجنة على ضرورة قيام الإيكاو بتسريع جهودها الرامية إلى توحيد الحلول المتعلقة بالتداخل 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 التنسيق مع المنظمات المعنية بوضع القواعد القياسية لتكون بنية إلكترونيات الطائرات أكثر قوة ومقاومة للتداخل على الترددات اللاسلكية للنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، ولوضع المتطلبات ومعايير الأداء الداعمة لأغراض مزمنة 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 تنتج 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 تُنشر في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM، الوثيقة 4444 Doc)، ليست شاملةً وبالتالي، يُتوقع من الطيارين وموظفي خدمات الحركة الجوية استخدام لغة واضحة عند الضرورة. ومع ذلك، فإن النظر في العبارات المستخدمة مُدرج في برنامج عمل المنظمة.

٧٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/335، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا) والمجلس الدولي لطيران رجال العمال (IBAC) والاتحاد الدولي لرابطة مراقبي 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 وبلجيكا وبلغاريا وبولندا وتشيكيا والدانمرك ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا والسويد وفرنسا وفنلندا وقبرص وكرواتيا ولايتيا وليتوانيا ومالطة والنمسا وهنغاريا وهولندا واليونان

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

اللاسلكية 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 للتكيف مع البيئات التشغيلية المختلفة. وأقرت بالحاجة إلى وضع إطار استعراض متكامل لضمان التحسين الشامل لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

٧٧-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/210 التي قدمتها البرازيل وورقة العمل A42-WP/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 والقادرة على الصمود لضمان استمرارية خدمات الملاحة الجوية، كما شددت على أهمية تعزيز التنسيق الإقليمي وفيما بين الأقاليم بشأن هذه المسألة من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط 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. وتركز 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 المرافق والتغطية الدقيقة. ولاحظت اللجنة أن أنشطة بناء القدرات المتعلقة بالشبكة التشغيلية المرنة للملاحة ستنفذ لدعم الدول في تخطيط المفهوم الجديد وتنفيذه.

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 وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي. وشددت كلتا الورقتين على الحاجة إلى إجراء بحوث أكثر استهدافاً في أداء نظام تقييم الإشارات بالنظم 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 تقييم الإشارات بالنظم الأرضية في مناطق خطوط العرض المنخفضة النشطة في الغلاف الأيوني، والنظر في الصيانة المُحدّثة لتحسين أداء نظام تقييم الإشارات بالنظم 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 والمتعدد الكوكبات (DFMC) التي يمكن أن تحسن سلامة الطيران وقدرته على الصمود في وجه تأثيرات طقس الفضاء، مثل اضطرابات الغلاف الأيوني.

٨١-٢٤ وأشارت اللجنة إلى ضرورة تعزيز قدرات نظام تقييم الإشارات بالأقمار الصناعية (SBAS) في المناطق الاستوائية ومناطق خطوط العرض المنخفضة، حيث تكون للأنشطة 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/204 وA42-WP/190 وA42-WP/335 وA42-WP/134 وA42-WP/171 وA42-WP/237 وA42-WP/210 وA42-WP/423 إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيهما.

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 المرفق (ج) بقرار الجمعية العمومية ٨-٤١:

### **القرار ٣/٢٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية**

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

#### **فإن الجمعية العمومية:**

- ١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسبما كانت عند ختام الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.
- ٢- تقرّر أن تواصل في كل دورة عادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة 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/إدارة الحركة الجوية.

وحيث إنه ينبغي تسخير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة 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/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو.

وبإقامة الاعتبار للبيان الصادر عن "سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة 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/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو، أو يؤدي إلى التمييز بين الدول المقدمة للخدمات والدول المنتفعة بها.
- ٢- تقرر أنه ينبغي ألا تتأثر سيادة الدول وحدودها من جراء تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو.

٣- تحت 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 الملانمة وإنشاء فرق الخبراء وتنظيم الدورات التدريبية بمشاركة الدول المتعاقدة.

٤- تحت على موافاة جميع الدول المتعاقدة بالأحكام المقترحة 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 وترابط الأعمال الإقليمية لخدمات الملاحة الجوية.

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

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

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

ووعيا 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 المتقدمة لإدارة الحركة الجوية.

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

وإذ تلاحظ أنه ينبغي للدول فرادى وجماعات أن تعالج عدة مسائل اقتصادية وتنظيمية، ولا سيما مسائل تحليل 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 ومتوافقة عالميا، أمران يقتضيان حصول بعض الدول على مساعدات فنية ومالية، وإذ 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 وضعتة الإيكاو لإدارة الحركة الجوية بوصفه الإطار المشترك لتوجيه أعمال تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة 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/إدارة 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 المتصلة بتنفيذ نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.
- ٥- تحث المجلس على اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان جعل النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية المقبل نظاماً مبنياً على الأداء، فضلاً عن وضع أهداف وأغراض أداء هذا النظام المقبل في الوقت الملائم.
- ٦- تدعو الدول القادرة، وتدعو المنظمات الدولية المعنية والمنتهجين ومقدمي الخدمات إلى ما يلي:  
(أ) عدم ادخار أي جهد في سبيل التعاون وتسهيل تنفيذ برنامج البحوث والاختبارات والتجارب بالتعاون عن كثب مع الدول ذات الموارد المحدودة.  
(ب) التأكد من صلاحية العناصر المحددة في هذا المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.
- ٧- **تطلب** إلى المجلس، على سبيل الأولوية العالية وفي حدود الميزانية المعتمدة من الجمعية العمومية أن يكفل إتاحة الموارد الكافية لمكاتب الإيكاو الإقليمية، وبوجه خاص المكاتب المعتمدة لدى الدول النامية، مراعيًا زيادة الدعم الذي سيطلب من هذه المكاتب تقديمه إلى المجموعات الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية، لأنها هي الهيئات الرئيسية التي ستخطط الانتقال الإقليمي إلى استخدام نظم لاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو.
- ٨- **تطلب** كذلك إلى المجلس أن يواصل حث الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية على حشد الموارد لمساعدة الدول التي تحتاج إلى التعاون الفني لتخطيط وتنفيذ نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

### المرفق (ج)

#### ضمان تحصين نُظم وخدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

بما أن نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية آخذة في التطور، وتتطور معها أيضاً التهديدات وجوانب الضعف المرتبطة بهذه النُظم؛

وحيث إن حالات التداخل في نُظم 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 نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع على الصعيد العالمي وفق نهج شامل، يضمن تطور كفاء ومنسق بين هيكل البنى 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 البنى الأساسية الملائمة، سواء الأرضية والموجودة في الفضاء والعناصر المحمولة جواً، على نحو يقوم على أسس التكامل والتعاون لاكتساب أقصى درجات القوة في حالات انقطاع الخدمات القائمة على الأقمار الصناعية أو في البيئات التي توجد فيها إشارات كاذبة أو خادعة؛

وتسليماً بأن البنى الأساسية للطائرة، سواء المحمولة على متنها أو الأرضية، المكملة لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع لابد من تعديلها كي تشمل، عند الاقتضاء، خواصاً لاكتشاف التداخل والتخفيف 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 التنسيق الملائمة واتباع أفضل الممارسات، بإمكانها أن تُجري الاختبارات المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والتدخلات الأخرى، باستخدام معدات لاسلكية حسب الحاجة ودون أن تسبب أثراً لا داعي لها على الطيران المدني؛

واعتقاداً بأن التنسيق 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 للدراية بالظروف المحيطة نتيجة مصدر ضار يُصنّف كأحد تهديدات الأمن الإلكتروني ولا يمكن التهاون في شأنه في أوساط الطيران المدني؛ وأن تعمّد إرسال إشارات مضللة لتحل محل الإشارات الدقيقة أخطر بكثير على السلامة الجوية من فقدان هذه الإشارة.

#### فإن الجمعية العمومية:

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

٢- تشجّع هيئات التوحيد القياسي والقطاع على تطوير قدرات ملائمة لاكتشاف التداخل والتخفيف من حدته والإبلاغ عنه من أجل عناصر نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، سواء المحمولة على متن الطائرات أو الموجودة في الفضاء أو الأرضية، وذلك ضماناً لمتعة نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع بمستوى أعلى من المرونة وكفاءة استمرار العمليات والحيلولة دون وقوع أي آثار متتالية نتيجة استخدام بيانات غير سليمة عن الموقع أو السرعة أو الزمن؛

٣- تشجّع 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 الإيكاف 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، ضماناً للحصول على خدمات أكثر مرونة 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- تدعو الإيكاو إلى وضع إطار لاستعراض شامل من أجل تعزيز تحسين 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 الترددي وتنظيم الإشارات اللاسلكية، بهدف اتخاذ أي تدابير خاصة ضرورية لضمان خلو النطاق الترددي الذي تستخدمه 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 التضييل التي من شأنها أن تؤثر على الطيران المدني؛
- ١٠- تحث الدول على التنسيق مع مقدم خدمات الملاحة الجوية المسؤول عن المجال الجوي المتأثر بالتداخل 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 التضييل بما قد يؤثر على الطيران المدني؛
- ١١- تحث الدول والمشرعين، 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

- ٢٤-٨٤ 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 الملاحة اللاسلكية والفحوص الجوية. وإذ 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 المرنّة 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.
- ٢٤-٨٥ 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 لمرافق الاتصالات والملاحة والاستطلاع، وكذلك ضمان التوازن بين استخدام الأراضي المجاورة لهذه المرافق فضلاً عن السلامة الجوية والنمو الاقتصادي

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

† بليز والسلفادور وغواتيمالا وكوستاريكا ونيكاراغوا وهندوراس.

وحماية البيئة. وإذ 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 ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات من خارج الميزانية.

٢٤-٨٦ 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 للتقائي في مواجهة الهجمات الإلكترونية والتدخل والإفصاح غير المأذون به. واقترحت الورقة استراتيجية أمنية شاملة تجمع بين الاستطلاع المتعدد المستشعرات وضوابط سلامة البيانات والكشف عن الاختلالات القائم على الذكاء الاصطناعي، والتكرار وأطر الخصوصية والتدريب. وأقرت اللجنة بالطابع الشامل للنهج المقترح، وأعربت عن شواغل إزاء استخدام الذكاء الاصطناعي وكذلك إدماج التشفير في الرسائل الحالية لإذاعة الاستطلاع التابع للتقائي. وأعربت اللجنة عن تأييدها للحلول المنسقة، واتفقت على إطلاع أفرقة الخبراء المعنية على مضمون ورقة العمل لمواصلة النظر فيه. كما حثت الدول على إجراء تحليلاتها الخاصة باستخدام نظام إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي إلى جانب دعم الحلول المنسقة التي من شأنها أن تحمي معلومات النظام مع الحفاظ على فوائده التشغيلية.

٢٤-٨٧ وأُحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من كازاخستان (A42-WP/47) والمملكة العربية السعودية (A42-WP/115) و (A42-WP/157) ونيوزيلندا (A42-WP/622) وتركيا (A42-WP/627 و A42-WP/629).

#### نُظم الطائرات الموجهة عن بُعد ونظم الطائرات غير المأهولة والتنفّل الجوي المتقدم

٢٤-٨٨ 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 بُعد والمشغلين المشاركين في أنشطة التنفّل الجوي في المناطق الحضرية. وإذ أحاطت اللجنة علماً بالعمل الجاري للتحقق من مدى الحاجة إلى وضع أحكام وإرشادات لمنظومة التنفّل الجوي المتقدم، التي تتضمن التنفّل الجوي في المناطق الحضرية، بهدف إدماج هذه الأنشطة بأمان في المجال الجوي، فقد أقرت بالحاجة إلى إصدار أحكام عالمية تتعلق بالتنفّل الجوي المتقدم، واتفقت كذلك على إحالة كلتا الورقتين إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيها.

٢٤-٨٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/309، المقدمة من كازاخستان، التي ناقشت إعداد نظام موحد لإدارة الحركة الجوية لعمليات الطائرات المسيرة في المناطق الحضرية العالية 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 إدارة 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 التنفّل الجوي المتقدم طابعاً عالمياً. وإذ أشارت اللجنة إلى العمل الجاري لتحديد الثغرات وصياغة توصيات للعمل المستقبلي على التنفّل الجوي المتقدم، فضلاً عن الاعتبارات الواردة في هذه الورقات، أقرت بأهمية استمرار اضطلاع الإيكاو بدورها القيادي في

\* إكوادور وأوروغواي وباراغواي وبليز وبنما وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وبيرو وجامايكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وشيلي وغواتيمالا وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وكوبا والمكسيك ونيكاراغوا وهندوراس.

† الأرجنتين وإكوادور وأوروغواي وباراغواي وبليز وبنما وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وبيرو 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 تقييم مخاطر السلامة المحددة التي تناولتها هذه الورقة، رغم كونها ذات صلة بتمكين بعض عمليات أنظمة الطائرات غير المأهولة، قد لا تكون مناسبة للتطبيق العالمي. وأقرت اللجنة، بشكل عام، بأهمية إلحاح وضع أحكام عالمية للتنقل 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 إكوادور وأوروغواي وبنما وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وبيرو وجامايكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغواتيمالا وكوبا وكولومبيا والمكسيك ونيكاراغوا وهندوراس، فيما يتعلق بتنظيم المجال الجوي وتكامله بين الطيران المأهول والطيران غير المأهول. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الجاري من أجل تحديد الثغرات وصياغة توصيات للعمل في المرحلة المقبلة فيما يتعلق بالتنقل الجوي المتقدم، وأقرت بأن السمات الفريدة التي يتمتع بها التنقل الجوي المتقدم تثير 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 أيضاً على إحالة مضمون ورقتي العمل هاتين إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيه.

٩١-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/467، المقدمة من البرازيل واقترحت تشكيل فريق خبراء معني بتطبيق الذكاء الاصطناعي. وأحاطت اللجنة علماً بالنهج الذي تتبعه المنظمة بشأن الذكاء الاصطناعي، وهو أنه ينبغي مناقشته أولاً وقبل كل شيء في مختلف المحافل التي يُنظر فيها في استخدام الذكاء الاصطناعي، وأنه سيجري تنسيق العناصر المشتركة فقط (مثل نظم الإدارة والأخلاقيات). ولاحظت اللجنة كذلك أن الإيكاو ستعمل مع جهود الأمم المتحدة ذات الصلة لضمان اتساق جوانب 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 والتنفيذ العاجلين لتسهيل عمليات نظم الطائرات غير المأهولة المتوافقة قانوناً والأمن فوق أعالي البحار، بما في ذلك الحلول المؤقتة والاعتراف بالترزام الدول وسلطتها بشأن تحديد الأساس القانوني الذي يمكن أن تُجرى عليه العمليات المتوافقة في الوقت الحاضر. وأقرت اللجنة بالحاجة إلى إيجاد حل في الوقت المناسب، ولاحظت العمل الجاري في إطار تحليل الثغرات الذي اضطلعت به أفرقة الخبراء المعنية. كما أقرت اللجنة بأن الإطار الحالي لاتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة 7300 Doc)، ولا سيما بعض أحكام ملاحقها التي تشكل تحديات، إن لم تكن بالضرورة عقبات لا يمكن التغلب عليها، أمام عمليات نظم الطائرات غير المأهولة فوق أعالي البحار، 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 لتمكين 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 المتوافقة في الوقت الحاضر، ريثما يتم اعتماد أحكام مؤقتة أكثر قوة. وهي تحت المجلس على وضع واعتماد إطار مؤقت يستند إلى النتائج، بما يتفق مع مقاصد اتفاقية شيكاغو ويمثل لها، كأن يكون ذلك من خلال وسائل الامتثال المقبولة، ويُستحسن أن يكون ذلك قبل نهاية عام ٢٠٢٦. وفي معرض إشارة اللجنة إلى الأعمال التي اضطلع بها فريق الخبراء المعني مؤخراً في هذا الموضوع، طلبت من المجلس أيضاً أن ينظر في استخدام عملية إعداد عاجلة لمثل هذا الحل المؤقت.

٩٣-٢٤ وأُحيط علماً بورقات المعلومات التالية: A42-WP/387 المقدمة من بليز باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية<sup>\*</sup>، وA42-WP/172 المقدمة من إندونيسيا وتايلند 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<sup>†</sup>، وA42 WP/223 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني باسم الدول الأعضاء فيها<sup>‡</sup>، وA42-WP/50 المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة، وA42-WP/500 المقدمة من المجلس التنسيقي 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 عملياتها 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 تضطلع بها الإيكاو من أجل تعزيز آليات التعاون الإقليمي لمساعدة الدول، ودعمت انتقال النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية إلى برامج تقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع. واتفقت اللجنة على حث 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 أفريقية<sup>§</sup> 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 والوقائع 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 أطر قانونية تتيح تفويض مهام السلامة على نحو فعال إلى هيئات إقليمية وتعاونية. وأقرت اللجنة بالحاجة المستمرة إلى تعزيز الدعم من

\* بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

† بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وأوروغواي.

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

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

أجل تحسين آليات التعاون الإقليمي هذه في مجال السلامة، واتفقت على إحالة مسألة إدراج المهام المفوضة بموجب آليات التعاون الإقليمي في ملاحق 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 ٤/٢٤: التعاون الإقليمي والمساعدة بهدف سد الثغرات في مجال السلامة

ولما كانت المنظمة مازال من أهدافها الرئيسية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول الأعضاء، جماعة وفردا؛

ولما كانت كل دولة عضو تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم 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" وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول الأعضاء جهازا لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية؛

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

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

وإذ تُسَلَّم 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 للاحتياجات إلى الدول والهيئات من غير الدول، وذلك في إطار نهج "الإيكاو الواحدة"؛

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

ولما كان لدى الإيكاو سياسة بشأن التعاون الإقليمي تلتزم بأداء المساعدة والمشورة وأي شكل آخر من أشكال 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 يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية و/أو مهام التحقيق على النحو الملائم؛

وتقرّ بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) وآليات التعاون في التحقيق (ICMs)، يمكن أن يكون مفيداً جداً في مساعدة الدول الأعضاء على الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق 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؛

وتذكر 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 الإيكاء القياسية، وأنه يجوز للدول في هذا الصدد أن تقرر على أساس طوعي، تفويض مهام ووظائف معينة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، بناء على الوثائق القانونية السليمة، وأن يكون من المفهوم أن كلمة "الدول" تتضمن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع في الحالات التي ينطبق فيها ذلك؛

وتذكر بأن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (2018) (AN-Conf/13) قد أوصى بأن تمضي الإيكاء في تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) من أجل تعزيز "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOs) 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 وآليات 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 المفوضة إليها في مجال إدارة الدولة لشؤون السلامة بالنيابة عن الدول؛

وتقرّ بأن مجموعات من الدول الأعضاء قد تقرر 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 تشترك فيها جميع المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع والدول الأعضاء والإيكاء والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني؛

وتذكر بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٦ الذي يسلم بإنشاء الصندوق المخصص للسلامة (SAFE) للعمل كآلية لجمع وتخصيص التبرعات المقدمة من الدول وغيرها من الجهات المانحة من أجل دعم برامج الإيكاء في مجالي السلامة والملاحة الجوية بهدف تحسين سلامة الطيران المدني من خلال معالجة أوجه القصور الخطيرة في مجال السلامة لدى الدول الأعضاء التي تقتصر إلى الإمكانات المالية للقيام بذلك؛

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلّف** 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؛
- ٢- **وتكلّف** المجلس بتعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع.
- ٣- **وتكلّف** المجلس باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان الاعتراف بخصوصيات أي نظام إقليمي للطيران تنشئه مجموعة من الدول الأعضاء وإدراج هذه الخصوصيات في الإطار العام الذي تضعه الإيكاو؛
- ٤- **وتكلّف** المجلس بتطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) وتحويله إلى برنامج تقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (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 والوقائع فيما تبذله من جهود لمساعدة الدول الأعضاء فيها على الاضطلاع ببعض الوظائف والأنشطة المرتبطة بمراقبة السلامة والتحقيق في الحوادث والوقائع وإدارة السلامة الجوية، مع التأكيد في الوقت ذاته من فهم تلك الدول لالتزاماتها ومسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛
- ٥- **تكلّف** المجلس بالاستمرار في بناء شراكات جديدة وتدعيم 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 والوقائع، من أجل تعزيز قدراتها؛
- ٦- **تكلّف** 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 والوقائع؛
- ٧- **تحثّ** 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 ملاحق الإيكاو؛
- ٨- **تحثّ** الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛
- ٩- **تذكّر** الدول الأعضاء وقطاع الطيران وسائر الجهات المعنية بضرورة تقديم التبرعات إلى صندوق سلامة الطيران (SAFE) على النحو المطلوب في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٦ لضمان توفير الدعم الفعال للتنفيذ في مجال السلامة إلى الدول و/أو آليات التعاون الإقليمي التي تحتاج إلى المساعدة؛
- ١٠- **تطلب** 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؛
- ١١- **تشجع** الدول الأعضاء على أن تطلب من منظماتها الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية و/أو منظماتها الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع المشاركة في برنامج تقييم المنظمات الإقليمية من الفئتين (RRAP) من أجل تعزيز تلك المنظمات وتمكينها من تقديم خدمات أفضل إلى دولها الأعضاء كي يتسنى لها الوفاء بمسؤولياتها في مجال السلامة والتحقيق بموجب الاتفاقية؛

١٢- تشجّع 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- تشجّع 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 بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع استراتيجيات الإيكافو القطرية و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع دعم التنفيذ هذه؛

١٥- تحثّ 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 تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن سير أنشطة التعاون الإقليمي ودعم التنفيذ؛

١٧- شجّع الدول الأعضاء على تعزيز أطرها القانونية المتعلقة بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) لضمان أن تكون آليات التفويض محددة بدقة مع الاحتفاظ بمسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛

١٨- تشجّع قطاع الطيران على المشاركة بنشاط في عمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) وعلى توفير الدعم المناسب.

١٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-٦.

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

### الترخيص والمراقبة

٢٥-١ ناقشت اللجنة التفتيح رقم ١ لورقة العمل A42-WP/310 التي قدمتها كازاخستان، وأحاطت علماً بقيمة تطبيق نظم لإدارة الجودة في مجال الطيران.

٢٥-٢ 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 للإيكافو، 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 الإيكافو

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

٢٥-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/191 التي قدمها المغرب، والتي تسلط الضوء على التحديات المرتبطة بنمو عمليات مناطق الهواء الساخن والحاجة إلى وضع إرشادات بشأن السلامة وإدارة المجال الجوي فيما يتعلق بها. وأشارت اللجنة إلى انطباق أحكام الملحق الثاني - "قواعد الجو" على عمليات المناطق، 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.

٢٥-٤ 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.

٢٥-٥ 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 والمواد التوجيهية. وشجعت اللجنة كذلك الدول على إدراج هذه التحديثات في أطرها التنظيمية الوطنية لتعزيز الرقابة، وضمان استمرارية الخدمات، وتعزيز مرونة نظم الاتصالات بالأقمار الصناعية التي تعتبر ضرورية لسلامة خدمات الحركة الجوية الدولية وكفاءتها.

٢٥-٦ 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 والابتكار والاستدامة. واعترافاً بأن معايير الصناعة تعتبر عنصراً أساسياً مكملاً لأحكام الإيكاو، أيدت اللجنة الممارسة المستمرة المتمثلة 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 تعميق 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 المستديرة للإيكاو بشأن القواعد القياسية بوصفه المنتدى الرئيسي لمواءمة أنشطة الإيكاو مع أنشطة جمعية مهندسي السيارات من أجل الحد من الازدواجية والإسراع بوضع معايير عالية الجودة.

٢٥-٧ وأُحيط علماً 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

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

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

٢٥-٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/66 التي قدمتها جنوب أفريقيا، والتي تنتظر في توحيد المواد المتعلقة بتصميم إجراءات الطيران. وفي حين أنّ اللجنة لم توافق على إنشاء ملحق جديد، فقد كان هناك تأكيد 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.

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

٢٥-١١ واستعرضت اللجنة التتقيح 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 علماً بأنّ العمل الإقليمي قد يكون الساحة المناسبة لمعالجة المسائل المطروحة.

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

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

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

\* بلز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)



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

### منح الإجازات والتدريب في مجال الطيران

٢٥-١٦ 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 تقترح 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 تقترح 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 ملائمة 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.

٢٥-١٧ 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.

٢٥-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/296 التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والتي توصي بوضع نهج تدريجي لإجازة مراقبي 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.

٢٥-١٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/301 التي قدمتها كازاخستان، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، والتي تشدد على ضرورة أن تنشئ الإيكاو إطاراً عاماً لتحديد الاحتياجات من التدريب والمواد 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 وتوافر المساهمات من خارج الميزانية.

٢٥-٢٠ 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.

٢٥-٢١ استعرضت 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 إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٢٥-٢٢ وأحاطت اللجنة علماً 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

٢٥-٢٣ 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، والثغرات في الرقابة التنظيمية، والنقص في استخدام شبكة الإيكاو لمعلومات صلاحية الطائرات للطيران على الإنترنت (OAIN). وأقرت اللجنة بالمخاطر العالية المتعلقة بالفئتين المذكورتين في جميع أنحاء العالم، وأيدت التوصيات ووافقت على إحالة الإجراء المقترح إلى المجلس لمزيد من الدراسة، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ وتوافر المساهمات من خارج الميزانية.

٢٥-٢٤ استعرضت 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 للكتاب الدوري رقم 95 Circ "استمرار صلاحية الطائرات للطيران أثناء الخدمة"، والوثيقة رقم 7604 Doc "دليل إدارات الطيران المدني الوطني"، وتشجيع الدول على استخدام شبكة معلومات صلاحية الطائرات للطيران على الإنترنت (OAIN) والوثيقة رقم 7604 Doc لدعم التبادل العالمي الموثوق للمعلومات في الوقت المناسب.

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

٢٥-٢٦ استعرضت 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 وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي 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 وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان و السودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

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

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

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

## القرار ٢٥/١: استبدال الهالونات

إن الجمعية العمومية،

تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛

وإدراكاً بأن الهيدروكربونات المهلجنة (الهالونات) لم تزل العامل الرئيسي المستخدم لإطفاء الحرائق في أجهزة إطفاء الحريق 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 بدائل الهالون بالنسبة لجميع أجهزة إطفاء الحرائق على متن الطائرات المدنية؛

وإدراكاً لقيام فريق 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 تليتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛

وإدراكاً للآليات التي وضعها 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 تقادياً 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- **تحتّ الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف إنتاج واستخدام بدائل الهالون المقبولة في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع بالطائرات؛**
- ٢- **تحتّ 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 المعني بالتقييم 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 المعني باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع والذي أنشأه 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 تقييم التكنولوجيا والنواحي الاقتصادية ولجنة الخيارات الفنية لإخماد الحرائق التابعة لها، بهدف تقييم الإمدادات العالمية من الهالونات، وتيسير الإدارة المستدامة للمخزونات الحالية من الهالونات، بما في ذلك "تحديد الاستخدامات الأساسية للهالونات" في تطبيقات مقصورات البضائع بالطائرات، بموجب بروتوكول مونتريال للحفاظ على السلامة الجوية؛**
- ٧- **تكلف المجلس، بالتنسيق مع الصناعة وبالنظر إلى تقييم مدى توافر المخزونات العالمية من الهالونات، بوضع اقتراح بشأن موعد نهائي فعّال ومستدام ومنقح لاستبدال الهالونات يُدرج في الملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران" فيما يتعلق بطلبات استصدار الشهادات الخاصة بطرازات 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 تفويض 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

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

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

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

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



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

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

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

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

رقم البند	الموضوع	رقم ورقة العمل	العنوان
		A42-WP/355*	New aviation ecosystem
		A42-WP/358	العناصر الأساسية للسلامة: ترخيص المطارات
		A42-WP/381	رؤى بشأن تنظيم المجال الجوي وتكامله بين الطيران المأهول والطيران غير المأهول
		A42-WP/383	تنفيذ نظام متعدد التخصصات للإدارة الكاملة للصحة في مجال الطيران مع مراعاة مبادئ نظام إدارة السلامة
		A42-WP/387*	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/400	موقف الدول العربية من مقترح إنشاء برنامج تدقيق عالمي لقياس كفاءة الملاحة الجوية
		A42-WP/403	وضع مبادئ توجيهية لتقييم المخاطر على الصحة العقلية لدى العاملين في أمن الطيران
		A42-WP/404*	Iniciativa sobre programa regional de ojt aig para la formación de investigadores de accidentes mediante la coordinación de ICMS (COCESNA GRIAA)
		A42-WP/411	الامتثال لمعايير الملحق الثالث عشر من اتفاقية شيكاغو
		A42-WP/413*	Desarrollo de competencias para el análisis de seguridad operacional en el marco de una investigación de accidentes de aviación
		A42-WP/415	استخدام أحدث التكنولوجيات لإجراء الفحوص الجوية (الطائرات المسيرة و/أو نظم الطائرات غير المأهولة ونظم الطائرات الموجهة عن بُعد)
		A42-WP/417	مراعاة السمات الشخصية في إجراءات اختيار الموظفين لوظائف مراقبة الحركة الجوية
		A42-WP/418*	Criterios para la implementación de la inteligencia artificial en la gestión de datos de seguridad operacional en aeronáutica civil
		A42-WP/423	إعداد دراسات لتعزيز نشر نظام تقويم الإشارات بالنظم الأرضية في الأماكن التي يتعذر فيها ذلك
		A42-WP/424	مقترح لوضع قواعد وتوصيات دولية عالمية تهدف إلى إدخال الذكاء الاصطناعي في نظم معالجة مخاطر الإرهاب لمراقبي الحركة الجوية.
		A42-WP/426*	Necesidad de establecer un marco normativo en el Documento 9613 para el espacio aéreo libre de rutas (FRA)

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 عواقب تغير المناخ على تطوير إجراءات الملاحة الجوية	A42-WP/442		
التحديات التي تشكلها عمليات الأجواء العليا	A42-WP/443		
تقييم مدى الرؤية، وفقاً 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 مكملية لعمليات الوصول الآلي القياسي: مقترح 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 للتقائي	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 المحمول جواً (ACAS II) ونظام التنبيه بالحركة وتقادي 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 وأسرههم	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 الإرهاق لدى أفراد الطاقم الجوي وفقاً لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية (ICAO SARP) الواردة في الملحق السادس، الجزء الأول، استناداً إلى تطبيق الدول لهذا القواعد وتفسير المشغلين للنظم الوطنية للوقاية من الإرهاق 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*		

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



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

العنوان	رقم ورقة العمل	الموضوع	رقم البند
Aplicación de la guía regional sobre implantación 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*		
الحاجة إلى وضع مواصفات العمليات المؤقتة (OPSPECS)	A42-WP/473 and Revision No. 1		
الحاجة إلى تحديث أطر كفاءات العاملين في مجال الطيران وفقاً للاتجاهات الجديدة في مجالي 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

