



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير
بشأن البند ٢٤ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البند ٢٤ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها
على نظر اللجنة التنفيذية

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 الشعبة قبل انعقاد الجمعية العمومية للإيكاو، وأقرت بالجهود المستمرة التي تبذلها المنظمة لزيادة كفاءة وفعالية اللجنة الفنية للجمعية العمومية للإيكاو.

التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها

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 والإجراءات المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطيران". وفي الوقت نفسه، أحاطت اللجنة علماً بالنقص 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. واتفقت 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 لمواجهة تنزيل البيانات المخزنة في سجلات الطيران. وفي معرض إقرار اللجنة بكلٍّ 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^١ 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 وأحيط علماً بورقات المعلومات التالية: الورقة التي قدمتها الأرجنتين، وأيدتها بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) (A42-WP/413) والورقة التي قدمتها بلير نيابة عن الدول الأعضاء^٢ في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (A42-WP/404) (COCESNA)، والورقة التي قدمتها كندا (A42-WP/272).

معالجة الإرهاق

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 إرهاق الطيارين 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

^١ 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.

^٢ بلير وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

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.

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

٢٤-١١ 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" (الوثيقة Doc 9966). وأشارت اللجنة إلى أن العمل جارٍ بالفعل لاستعراض وتقيح الإرشادات المتعلقة بالإرهاب، واتفقت على إحالة مضامين ورقات العمل هذه إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيها.

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

القرار ٤١-٤٢ xx: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو 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 ٤٠-٤٠ ومرفقاته (أ) إلى (س) بأكملها، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛

ولما كانت قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ٤٠-٤٠ ومرفقاته (أ) إلى (س) ضمناً، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة الحادية 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 الإيكاو 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 تشكّل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛
- (ب) أن الإجراءات المرتبطة بكل جانب من جوانب السياسات المستمرة الواردة في المرفقات تمثّل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات.

- ٢- **تطلب** من المجلس أن يبقي البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية خاضعاً للمراجعة وأن يبلغ الجمعية العمومية عندما يلزم إدخال تغييرات عليه؛
- ٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٤٠-٤٤ ومرفقاته والقرار ١٥-٩.

المرفق (أ)

اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

[...]

المرفق (ب)

أفرقة الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

[...]

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 والناجع والفعال للفرد ولمجموعات الأفراد من أجل الاستجابة للأولويات في مجال السلامة.

٤- ينبغي أن تعمل الدول الأعضاء والإيكاو على تعزيز السلامة في بيئة مقصورة القيادة ذات الطابع الرقمي المتزايد من خلال معالجة الآثار التي تخلفها الأنظمة الكثيفة البيانات على الأداء البشري، وذلك من خلال ما يلي:

(أ) تعزيز المبادئ التي تركز على الإنسان عند تصميم أنظمة مقصورة القيادة والواجهات بحيث تخفف من فيض المعلومات وتمنع الإجهاد الذهني؛

(ب) ضمان أن تتضمن أطر تدريب الطيارين وأطر الكفاءات، بما في ذلك التدريب القائم على الأدلة، المهارات اللازمة لإدارة المعلومات الرقمية المعقدة بفعالية 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.

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 للطيارين، 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.

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 الطبية 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.

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 الكعب"، وبطريقة يمكن أن تدعم بشكل آمن رفع الحد الأقصى للسن في المستقبل. وحثت اللجنة كذلك الدول والجهات المعنية بالطيران على الإيكاو في هذه الأنشطة.

٢٤-٢٠ وأحيط 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

٢٤-٢١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/251، التي قدمتها جمهورية كوريا، والتي شددت على ضرورة بذل جهود عالمية للسيطرة على زيادة مخاطر الحريق المرتبطة ببطاريات الليثيوم في مقصورات الركاب على متن الطائرات. وسلطت الورقة الضوء على التغييرات التنظيمية التي أجرتها الدولة عقب اندلاع حريق في مقصورة الركاب، يُرجح أنه نجم عن بطارية ليثيوم تعرضت لارتفاع حراري 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 الفعّال للطاقم على التعامل مع الوقائع المرتبطة ببطاريات الليثيوم. وأقرت بأن أفرقة الخبراء تعمل على المسائل المثارة ولاحظت أن محتوى ورقة العمل سيُحال إليها.

٢٤-٢٢ 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، لتُدْرَج 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 سُلِّط الضوء على بعض الأمثلة على الأدوات والإرشادات حول هذا الموضوع، التي يمكن أن تساعد الإيكاو على تحسين الإرشادات في هذا الشأن.

٢٣-٢٤ وأحيط 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^٣ (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^٤ (A42-WP/273 و A42-WP/352).

منح الإجازات والتدريب

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

٢٥-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/220 التي قدمتها كوستاريكا نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)،^٥ والتي أوصت بوضع وتنفيذ إجراء الاعتماد التلقائي لإجازات طياري النقل الجوي بين الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية ووضع مواد إرشادية في هذا الصدد. وأحاطت اللجنة علماً بأن تنفيذ الأنشطة الإضافية التي توفرها الإيكاو لدعم التنفيذ سيكون أمراً مفيداً. كما أحاطت علماً بضرورة إبداء الدول للمرونة إزاء عملية الاعتماد التلقائي. واتفقت على إحالة مضمون ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية للنظر فيها.

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

^٣ بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^٤ بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي.

^٥ بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

٦ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغانيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغالابون وغامبيا وغانا وغانيا وكنيا وبيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملايو ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

٣٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/442، التي قدمتها فنزويلا (جمهورية - البوليغرافية)، 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 مكملة لعمليات الوصول الآلي القياسي للطائرات في إجراءات خدمات الملاحة الجوية — العمليات (الوثيقة Doc 8168)، المجلد الثاني. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الجاري الذي تقوم به الإيكافو بشأن هذا الاقتراح، واتفقت على إحالة مضمون ورقة العمل إلى مجموعة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيه.

٣٤-٢٤ وأحيط علماً بورقات المعلومات التي قدمتها السلفادور نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية^٧ (A42-WP/457)، والهند (A42-WP/216 و A42-WP/534)، والاتحاد الدولي لرابطات مرحلي 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).

إدارة الحركة الجوية والبحث والانتقاذ

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 وسلّطت الضوء على المشكلات المتعلقة بالقدرة على الاتصال بوصلة البيانات مما يؤثر على موثوقية القاعدة الخاصة بالفصل الجانبي البالغ ٢٣ ميلاً بحرياً. وأقرّت 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، شجّعت اللجنة الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) على المشاركة في التعاون بين الأقاليم وتبادل البيانات بشكل فعال. كما شجّعت اللجنة على تشكيل أفرقة عمل مشتركة بين الأقاليم في إطار المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) 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.

^٧ بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

٣٧-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/225، المقدمة من الدنمارك نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^٨، والدول الأعضاء الأخرى^٩ في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكنترول)، والتي سلّطت الضوء على الحاجة إلى نهج أكثر ديناميكية وجدوى من حيث التكلفة وقابلية للتكيف لتقديم خدمات إدارة الحركة الجوية (ATM). واتفقت اللجنة على الحاجة إلى نموذج جديد لتقديم خدمات إدارة الحركة الجوية وفائدة استخدام الإطار القائم للابتكار من أجل إعداده. وأحاطت اللجنة علماً بالاستعراض الجاري لتطوير 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 سلّطت 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 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^{١٠}، 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، رهنا 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.

٤٠-٢٤ 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

^٨ النمسا وبلجيكا وبولندا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^٩ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجزر الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

^{١٠} 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.

الإيكاو القائم، وتتناولها الطبعة المقابلة من "الدليل الدولي لعمليات البحث والإنقاذ الجوية والبحرية" (IAMSAR) (الوثيقة 9731 Doc). واتفقت اللجنة على ضرورة استعراض الأدلة المطلوبة عند تقييم التنفيذ الفعال المتعلق بالتنسيق بين منظمات البحث والإنقاذ.

٢٤-٤١ 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.

٢٤-٤٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/494، المقدمة من كوبا بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية،^{١١} والتي سلّطت الضوء على الفائدة المحتملة لوضع شرط إلزامي للإبلاغ عن الحالة التشغيلية لنظام تقادي التصادم المحمول جوا (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 جوا، فإنها أعربت عن تحفظات تتعلق بوضع أحكام عامة دون تحديد الاحتياجات التشغيلية بوضوح، واعتبرت 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.

عمليات النقل الفضائي

٢٤-٤٣ 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^{١٢}؛ وورقة العمل A42 WP/351، المقدمة من شيلي بدعم من ١٨ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{١٣}؛ وورقة العمل A42-WP/226، المقدمة من الدنمارك نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^{١٤}، والدول الأعضاء الأخرى^{١٥} في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)؛ وورقة العمل A42-WP/289 المقدمة من الولايات المتحدة.

٢٤-٤٤ 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

^{١١} إكوادور وبليلز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^{١٢} إكوادور وبليلز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^{١٣} الأرجنتين وبليلز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^{١٤} النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولايتيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^{١٥} ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

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.

٢٤-٤٥ 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.

٢٤-٤٦ 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. ورّخت اللجنة بالدعوة الواردة في الورقة إلى الدول الأعضاء لتبادل تجاربها وأفضل ممارساتها المتعلقة بعودة الحطام الفضائي إلى الغلاف الجوي.

٢٤-٤٧ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات المقدمة من الصين (A42-WP/159)، التقيح رقم ١ و A42-WP/594 و A42-WP/626، وكولومبيا (A42-WP/428) وجمهورية الدومينيكان (A42-WP/238 و A42-WP/284 و A42-WP/426)، والهند (A42-WP/326)، و عُمان (A42-WP/60 و A42-WP/63، التقيح رقم ١)، والمملكة العربية السعودية (A42-WP/94 و A42-WP/106 و A42-WP/213)، وتركيا (A42-WP/628)، والولايات المتحدة (A42-WP/615 و A42-WP/617) والاتحاد الدولي لرابطات مرجلي الطائرات (A42-WP/623).

عمليات المطارات وأسطح حد العوائق

٢٤-٤٨ 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. وانققت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لتواصل النظر فيه.

٢٤-٤٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/231، المقدمة من الصين بدعم من مصر، والتي تدعو إلى وضع قواعد 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، فقد أثارت شواغل بشأن وضع قواعد وتوصيات دولية تتصل بإدارة جودة وقود الطيران المستدام. ولذلك، فقد اتفقت على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيه.

٢٤-٥٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/227، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن الدول الأفريقية،^{١٦} والتي تدعو إلى تعزيز الرقابة والإرشادات والدعم الفني في مجال التخطيط لحالات الطوارئ في المطارات.

^{١٦} 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 والغالابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي

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 لجنة شؤون الصناعة التابعة للأليات، والتي دعت إلى وضع مواصفات فنية موحدة وإرشادات تشغيلية لأنظمة رصد الطيور بالرادار في المطارات. واتفقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيه.

٥٢-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/314، المقدمة من كازاخستان بدعم من لجنة شؤون الصناعة التابعة للأليات، والتي تدعو 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 الأفريقية^{١٧}. 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 للأرصعة. وأقرت اللجنة بمزايا وتحديات تطبيق الصيانة الوقائية للأرصعة، 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.

ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيب والسنغال وسيشل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

^{١٧} 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 والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيب والسنغال وسيشل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

واعترفت اللجنة بضرورة 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 - متعددة 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 المدرج 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 - متعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي (ورقة العمل A42-WP/435، التتقيح رقم ١) والهند (ورقات العمل A42-WP/173 و A42-WP/207 و A42-WP/275) واليابان (ورقة العمل A42-WP/235) وكازاخستان (ورقتا العمل A42-WP/306 و A42-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^{١٨}، والدول الأعضاء الأخرى^{١٩} 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.

^{١٨} النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولايتيا وليتوانيا و لكسمبرغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^{١٩} ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

٦١-٢٤ وأقرت اللجنة 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. 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 للأرصاد الجوية (WMO) لإنشاء مركز جديد لإخطارات الأعاصير المدارية (TCAC) تابع للإيكاو في الإقليم في المستقبل. وبينما أقرت اللجنة بالجهود العديدة التي بذلها مقدم لخدمات الأرصاد الجوية في البرازيل، أشارت إلى ضرورة إجراء تقييم شامل لإنشاء مركز جديد لإخطارات الأعاصير المدارية (TCAC) في منطقة جنوب المحيط الأطلنطي، مع مراعاة المشورة العلمية والتكنولوجية من المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، ومراعاة أن الإعصار المداري قد تكون له آثار إنسانية واجتماعية واقتصادية كبيرة. 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 "مُعَرَف الرحلات الجوية الفريد عالمياً" (GUFI) للتشغيل البيئي على الصعيد العالمي، اتفقت على أن ينظر فريق الخبراء المعني في مدى الحاجة إلى إعداد آلية لتخصيص واستخدام مُعَرَف الرحلة الجوية الفريد عالمياً في الرحلات الجوية العابرة للحدود. وأقرت اللجنة بالتحول الرقمي السريع لمنظومة الطيران المدني، واتفقت على إحالة مقترح وضع القواعد القياسية والمواصفات لتتفق 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 A42WP/337) وكوبا والتي دعمتها الدول الأعضاء^{٢٠} في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (ورقة العمل A42-WP/446).

سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية

٢٤-٦٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/33، 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 ١-٧ من جدول الأعمال المتعلقة 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.

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 تمثل 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 واللازم 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 محتويات 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 تعتمد الجلسة العامة، وليحل محل قرار الجمعية العمومية رقم ٤١-٧.

القرار ٤١-٢٤: 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؛

^{٢٠} بلز وبوليفيا (جمهورية متعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وجمهورية الدومينيكان وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (الجمهورية البوليفارية).

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 لنظم 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؛

وإذ تدرك أن قطاع الطيران المدني يمتد بسلاسة 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 لإعدادات المواقع الإقليمية من قبل هيئات الاتصالات الإقليمية مثل APT وASMG، وATU وCEPT وCITEL وRCC؛

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢١- تحت 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 تلبي "أفضل الممارسات" الحالية؛

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

(ج) التعهد بتوفير مصالح الطيران ليتم دمجها بالكامل في إعداد مواقفها المقدمة إلى منتديات الاتصالات الإقليمية المشاركة في إعداد 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- ٣- **تطلب** من الأمين العام أن يوجه انتباه الاتحاد الدولي للاتصالات إلى أهمية تخصيص طيف الترددات اللاسلكية وحمايته بشكل ملائم من أجل سلامة الطيران؛

٤- 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؛

٥- ٧- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٧-٤١.

نقاط ضعف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتحسينه

٧٠-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/34 التي قدمها المجلس، والتي سلطت الضوء على المخاطر والعواقب المرتبطة بالتدخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وحددت خريطة طريق للإيكو وتتضمن 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.

٧١-٢٤ 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 الإيكو والجارية، 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 تحسن إجراءات الإبلاغ بين الإيكو والاتحاد الدولي للاتصالات (ITU)، وحثت الدول على إبلاغ مكتب الإيكو الإقليمي المعتمد لديها بحالات التدخل 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 التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والتي شاركت في رعايتها مؤسسة سلامة الطيران (FSF) والاتحاد الدولي لرابطة مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، وورقة العمل A42-WP/204، التي قدمتها الدنمارك نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه ٢١، والدول الأعضاء الأخرى ٢٢ في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وشاركت في رعايتها الجزائر 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 الإيكو بتسريع جهودها الرامية إلى توحيد الحلول المتعلقة بالتدخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك النظام المكمل لتحديد الموقع والملاحة والتوقيت (C-PNT)، والتحقق من صحة الإشارات للكوكبات الأساسية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وخدمات تقويم الإشارات.

٧٤-٢٤ واتفقت اللجنة على الحاجة إلى التنسيق مع المنظمات المعنية بوضع القواعد القياسية لتكون بنية إلكترونيات الطائرات أكثر قوة ومقاومة للتدخل على الترددات اللاسلكية للنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، ولوضع المتطلبات

٢١ إسبانيا وإستونيا وألمانيا وأيرلندا وإيطاليا والبرتغال وبلجيكا وبلغاريا وبولندا وتشيكيا والدانمرك ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا والسويد وفرنسا وفنلندا وقبرص وكرواتيا والقيما وليتوانيا ومالطة والنمسا وهنغاريا وهولندا واليونان

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

ومعايير الأداء الداعمة لأغراض مزامنة الوقت عبر مختلف الأنظمة الآلية الأرضية والمحمولة على متن الطائرة. كما دعت اللجنة قطاع الطيران إلى تسريع وتيرة إعداد الحلول الناتجة عن ذلك وتنفيذها.

٧٥-٢٤ وأبلغت اللجنة بأنه يجري وضع مفهوم جديد يسمى "خدمة معلومات الإبلاغ التشغيلي الرقمي" ليحل محل نظام إعلانات الطيارين (النوتام) وغيره من معلومات الطيران المؤقتة. ومن شأن هذه الخدمة أن تتيح جمع أحداث التداخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ونشرها في الوقت الفعلي وبطريقة منهجية. وعلاوةً على ذلك، لاحظت اللجنة أن العبارات التي سيستخدمها الطيارون ومراقبو الحركة الجوية في حالة التداخل على ترددات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والتي 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. واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/335، التي قدّمتها 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 قدّمتها الصين وشاركت في رعايتها سنغافورة، وورقة العمل A42-WP/171، التي قدّمتها اليابان. وأيدت اللجنة النهج المتعدد الجوانب للتخفيف من التداخل على الترددات 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.

٧٦-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/210 التي قدّمتها البرازيل وورقة العمل A42-WP/74 التي قدّمتها 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.

٧٧-٢٤ وأبلغت اللجنة بالجهود الجارية التي تبذلها أفرقة خبراء الإيكافو 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.

٧٨-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/190 التي قدّمتها الهند وورقة العمل A42-WP/423 التي قدّمتها 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 تقويم 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.

٧٩-٢٤ 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، شجّعت اللجنة الدول والمؤسسات البحثية على التعاون في وضع نماذج الأداء المطلوبة للشبكات العالمية الاستوائية للملاحة بالأقمار الصناعية. وأشارت اللجنة إلى أن الإيكاف 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.

٨٠-٢٤ وأشارت اللجنة إلى ضرورة تعزيز قدرات الرصد فيما يتعلق بالأنشطة الشمسية واضطرابات الغلاف الأيوني في المناطق الاستوائية ومناطق خطوط العرض المنخفضة، إذ إن هذه الاضطرابات قد تكون لها آثار خطيرة على دقة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتوافره. 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.

٨١-٢٤ بالإضافة إلى ذلك، اتفقت اللجنة على إحالة مضمون ورقات العمل A42-WP/108 و A42-WP/204 و A42-WP/190 و A42-WP/335 و A42-WP/134 و A42-WP/171 و A42-WP/237 و A42-WP/210 و A42-WP/423 إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيهما.

٨٢-٢٤ 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 ٨-٤١-٤٢: البيان المؤدّ بسياسات الإيكاف 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 تنظيمًا من الناحية المنطقية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان المؤدّ عن سياسات الإيكاف وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسبما كانت عند ختام الدورة الحادية والأربعين الثانية والأربعين للجمعية العمومية.

٢- تقرّر أن تواصل في كل دورة عادية اعتماد البيان المؤدّ بسياسات وممارسات الإيكاف المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٨-٤١.

المرفق (أ)

السياسات العامة

(...)

(ب) المرفق

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

(...)

(ج) المرفق

ضمان تحصين نُظُم وخدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

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

وحيث إن حالات التداخل في نُظُم 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 نُظُم 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، المكتملة لنُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع لا بد 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 تعمد 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 نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع المحسّنة والأمنة، على أساس التكامل بين القدرات الملائمة والمستقلة للطائرات والبُنى الأساسية الأرضية والقائمة على الأقمار الصناعية، الأمر الذي يؤدي إلى تحسين المرونة والقوة في مواجهة أي نوع من التداخل؛

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

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

٤- تدعو الإيكاو إلى وضع مبادئ رفيعة المستوى لكيفية التكامل بين نُظُم 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- تشجّع 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 نُظُم 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 نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على وجه التحديد، من التداخل الضار؛

٩- تحث الدول على الامتناع عن أي صورة من صور التشويش أو التضليل التي من شأنها أن تؤثر على الطيران المدني؛

١٠- تحث الدول على التنسيق مع مقدم خدمات الملاحة الجوية المسؤول عن المجال الجوي المتأثر 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 التضليل بما قد يؤثر على الطيران المدني؛

١١- تحث الدول والمشغلين، عند تقييم مخاطر التداخل المرتبطة بمناطق النزاعات، على أن تراعي أن نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع القائمة على الأقمار الصناعية يُحتمل أن تتأثر خارج تلك المناطق.

٢٤-٨٣ 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.

٢٤-٨٤ 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 ستستفيد لدعم الدول في تخطيط المفهوم الجديد وتنفيذه.

٢٤-٨٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/190 التي قُدمتها الهند وورقة العمل A42-WP/423 التي قُدمتها الأرجنتين بدعم من بلير 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.

٢٤-٨٦ 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.

٢٤-٨٧ وأشارت اللجنة إلى ضرورة تعزيز قدرات الرصد فيما يتعلق بالأنشطة الشمسية واضطرابات الغلاف الأيوني في المناطق الاستوائية ومناطق خطوط العرض المنخفضة، إذ إن هذه الاضطرابات قد تكون لها آثار خطيرة على دقة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتوافره. 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.

مسائل أخرى تتعلق بالاتصالات والملاحة والاستطلاع

٢٤-٨٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/145، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن الدول الأفريقية^{٢٣}، وورقة العمل A42-WP/415، المقدمة من هندوراس باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية^{٢٤}، اللتين دعتا إلى إعداد المزيد من المواد الإرشادية حول استخدام نظم الطائرات غير المأهولة في عمليات الفحص الأرضية للمساعدات الملاحية 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

^{٢٣} 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 الاستوائية وغينيا بيساو وكابو فيردي والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو وكينيا وليبيريا وليبيا وليسوتو ومالي ومدغشقر ومصر والمغرب وملاي وموريتانيا وموريشيوس وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا.

^{٢٤} بلير والسلفادور وغواتيمالا وكوستاريكا ونيكاراغوا وهندوراس.

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.

٨٩-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/148، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن الدول الأفريقية، وأقرت بالحاجة إلى وضع أحكام ومواد إرشادية لتنسيق قيود البناء في المناطق المجاورة لمرافق الاتصالات والملاحة والاستطلاع، وكذلك ضمان التوازن بين استخدام الأراضي المجاورة لهذه المرافق فضلاً عن السلامة الجوية والنمو الاقتصادي 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، رهنأً بإعادة تحديد أولويات الأنشطة الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات من خارج الميزانية.

٩٠-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/479، المقدمة من كولومبيا بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{٢٥}، 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 واتفقت على إطلاق أفرقة الخبراء المعنية على مضمون ورقة العمل لمواصلة النظر فيه. كما تحث الدول على دعم الحلول المنسقة التي تحمي معلومات نظام إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي مع الحفاظ على فوائده التشغيلية.

٩١-٢٤ 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)

نظم الطائرات الموجهة عن بُعد ونظم الطائرات غير المأهولة والتنفّل الجوي المتقدم

٩٢-٢٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/236 Revision No. 1، المقدمة من البرازيل بدعم من دول أعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{٢٦}، 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.

٩٣-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/309، المقدمة من كازاخستان، التي ناقشت إعداد نظام موحد لإدارة الحركة الجوية لعمليات الطائرات المسيرة في المناطق الحضرية 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

^{٢٥} إكوادور وأوروغواي وباراغواي وبلز وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وبيرو وجامايكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وشيلي وغواتيمالا وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وكوبا والمكسيك ونيكاراغوا وهندوراس.

^{٢٦} الأرجنتين وإكوادور وأوروغواي وباراغواي وبلز وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وبيرو وجامايكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وشيلي وغواتيمالا وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) وكوبا وكوستاريكا وكولومبيا ونيكاراغوا وهندوراس.

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 التنقل الجوي المتقدم طابعاً عالمياً. وإذ أشارت اللجنة إلى العمل الجاري لتحديد الثغرات وصياغة توصيات للعمل المستقبلي على التنقل الجوي المتقدم، فضلاً عن الاعتبارات الواردة في هذه الورقات، أقرت بأهمية استمرار اضطلاع الإيكاو بدورها القيادي في 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.

٩٤-٢٤ 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.

٩٥-٢٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/467، المقدمة من البرازيل واقرحت 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.

٩٦-٢٤ 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 والأمنية فوق أعالي البحار، بما في ذلك الحلول المؤقتة. 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 لعمليات نظم الطائرات غير المأهولة فوق أعالي البحار، مما 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. 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.

٢٤-٩٧ وأُحيط علماً بورقات المعلومات التالية: A42-WP/387 المقدمة من بليز باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية^{٢٧}، 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^{٢٨}، وA42 WP/223 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني باسم الدول الأعضاء فيها^{٢٩}، 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

٢٤-٩٨ 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.

٢٤-٩٩ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/206، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن دول أفريقية^{٣٠} 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

^{٢٧} بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

^{٢٨} بليز وبوليفيا (دولة - المتحدة القوميات) وكولومبيا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وأوروغواي.

^{٢٩} 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 وإيسواتيني وإثيوبيا والجابون وغامبيا وغانا وغينيا وغيانا بيساو وكينيا ولبسوتو 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.

^{٣٠} إثيوبيا وإريتريا وإيسواتيني 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 ولبسوتو ومالي ومدغشقر ومصر والمغرب وملاوي وموريتانيا وموريشيوس وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا.

أطر قانونية تتيح تفويض مهام السلامة على نحو فعال إلى هيئات إقليمية وتعاونية. وأقرت اللجنة بالحاجة المستمرة إلى تعزيز الدعم من 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.

٢٤-١٠ وفي ضوء المناقشة الشاملة، اتفقت اللجنة على أن تعرض القرار التالي الذي يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-٦ على الجلسة العامة لاعتماده:

القرار ٤٢-٤٠: التعاون الإقليمي والمساعدة بهدف سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

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 عمليات التدقيق وبعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو التي تُجرى وفقاً لنهج الرصد المستمر في إطار أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرضٍ نُظِمَ 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 تُسَلِّم 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 خطط عمل استراتيجيات الإيكاو القطرية التي تم إعدادها في إطار سياسة الإيكاو العامة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول للدول الأعضاء الفردي تُستخدم كقواعد كمنصة لتقديم المساعدة دعم التنفيذ المباشرة والإرشادات إلى الدول، بتسيق 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؛

وتقرر بأنه قد لا يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية و/أو مهام التحقيق على النحو الملائم؛

وتقرر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOS) وآليات التعاون في التحقيق (ICMs)، يمكن أن يكون مفيداً جداً في مساعدة الدول الأعضاء للاستئصال للالتزامات 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 الإيكو القياسية، وأنه يجوز للدول في هذا الصدد أن تقرر في هذا الصدد 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 الإيكو في تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) من أجل تعزيز "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOS) وتحسين مستوى فعاليتها وكفاءتها في إطار دعم الدول مع العمل في الوقت ذاته على معالجة المشاكل المرتبطة بالمساءلة والنظم الإدارية وتحليل التكاليف والمنافع وغيرها من الشواغل المطروحة في هذا المؤتمر؛

وتقرر 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؛

وتقرر 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؛

وتقرر بالاعتراف 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 وتنطوي على قواعد مشتركة وإشراف ينطبق في الدول الأعضاء المشاركة؛

وتقرر 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 والإيكو 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 الإيكو 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؛

وإن تقرر بأن المجموعات الإقليمية القائمة المعنية بسلامة الطيران هدفها هو تحديد الأهداف، والأولويات، والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس للتصدي لأوجه القصور المتعلقة بسلامة الطيران في كل إقليم مع ضمان اتساق الإجراءات وتنسيق الجهود.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس، في شراكة مع جميع الشركاء في مجال سلامة الطيران، بمواصلة تنفيذ برنامج منسق وتعاوني لدعم التنفيذ شامل للمساعدة 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- **وتكلف** المجلس بتعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع المجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، فضلاً عن تحديد الأهداف والأولويات والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس لمعالجة الشواغل البارزة وسد الثغرات في مجال السلامة.
- ٣- **وتكلف** 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- **وتكلف** المجلس بدعم تنفيذ ومواصلة تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) وتحويله إلى برنامج تقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع (RRAP)، على أن يكون من بين أهدافه تحقيق الاستفادة من أوجه التنسيق والتوافق مع "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة" (USOAP)، فيما يخص التدابير اللازمة لتعزيز وتقييم ودعم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية أو والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع فيما تبذله من جهود لمساعدة الدول الأعضاء فيها على الاضطلاع ببعض الوظائف والأنشطة المرتبطة بمراقبة السلامة وتحقيق في الحوادث والوقائع وإدارة السلامة الجوية، مع التأكد في الوقت ذاته على اضطلاع من فهم تلك الدول بالتزاماتها لالتزاماتها ومسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛
- ٥- **تكلف** المجلس بالاستمرار في بناء شراكات جديدة وتدعيم الشراكات الحالية الشراكة مع الدول الأعضاء والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين في مجال سلامة الطيران و من أجل تسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية ومراقبة السلامة الجوية وهيئات التحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع، من أجل تعزيز قدراتها السلامة وتقوية القدرات على مراقبة السلامة؛
- ٦- **تكلف** المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم المساعدة دعم التنفيذ للدول والهيئات الإقليمية ودون الإقليمية المعنية بسلامة الطيران ومراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع؛
- ٧- **تكلف** الأمانة العامة بمواصلة تشجيع التنسيق والتعاون بين الإيكاو والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وغيرها من المنظمات التي تضطلع بأنشطة مرتبطة بسلامة الطيران من أجل تخفيف العبء على الدول بسبب عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة والتقليل من الازدواج في أنشطة الرصد؛
- ٨=٧- **تحث** الدول الأعضاء على إيلاء الأولوية القصوى لتسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة لضمان عدم حدوث مخاطر مباشرة لسلامة الطيران المدني الدولي وتلبية الحد الأدنى من الشروط المحددة في القواعد القياسية الواردة في ملاحق الإيكاو؛
- ٩- **تحث** الدول الأعضاء على أن تستفيد من "برنامج إجراءات الطيران"، حيثما يكون متاحاً، لتنفيذ الملاحق القائمة على الأداء؛ وأن تقدم، بالإضافة إلى ذلك، المساعدة (المالية أو غيرها) لضمان الاستمرارية والاستدامة؛

- ٨-٨- **تحث** الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛
- ٩- **تذكر** 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- **تشجع** الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع وقطاع الطيران والصناعة والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛
- ١٣- **تشجع** الدول الأعضاء على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق وعلى أن تشارك في الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية لسلامة الطيران وللمراقبة السلامة الجوية والتحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع؛
- ١٤- **تطلب** من الأمانة العامة المجلس أن **تضطلع** بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع خطط عمل استراتيجية الإيكو القطرية و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع المساعدة دعم التنفيذ هذه؛
- ١٥- **تحث** الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال السلامة على دعم تنفيذ الاستراتيجيات القطرية لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة لديها في مجال السلامة، وبناء قدرات مستدامة داخل الدول؛
- ١٦- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل سير أنشطة التعاون الإقليمي ودعم التنفيذ؛
- ١٧- **شجع** 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- **تشجع** 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 ٣٩-٤٤ و٤٠-٦.