



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير
بشأن البند ٢٥ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البند ٢٥ من جدول الأعمال مقدّمة من أجل
عرضها على نظر اللجنة الفنية.

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

الترخيص والمراقبة

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

٢-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/98 التي قدمتها المملكة العربية السعودية بشأن الحاجة إلى مواد إرشادية لوضع إطار عام لترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية. وأشارت اللجنة إلى أن اللجنة الفنية لاحظت، خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، استمرار انطباق التوصية ٣-٥/٣ - "ترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية" الناشئة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية. واعتراضاً بأن العمل في هذا المجال لا يزال معلقاً بسبب نقص الموارد، دعت اللجنة الإيكاو إلى استكشاف السبل الكفيلة بتخصيص الموارد اللازمة للمضي قدماً في وضع مواد إرشادية بشأن النظم الفعالة لترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية والرقابة عليهم.

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

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

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

٦-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/332 التي قدمتها المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE) نيابة عن اللجنة الفنية اللاسلكية للطيران وجمعية مهندسي السيارات ومؤسسة اتصالات الطيران الراديوية، والتي تؤكد على أهمية تعزيز التعاون بين منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمات وضع المعايير من أجل تعزيز السلامة والابتكار والاستدامة. واعتراضاً بأن معايير الصناعة تعتبر عنصراً أساسياً مكملاً لأحكام الإيكاو، أيدت اللجنة الممارسة المستمرة المتمثلة

في الإشارة إلى هذه القواعد التي يتضمنها إطار الإيكاف للتوحيد القياسي، بالقدر الممكن عملياً، ورهناً بالتحقق منها، وذلك لضمان ملاءمتها للغرض. وشجعت اللجنة على تعميق المشاركة مع جمعية مهندسي السيارات لتسهيل تحديد وإدخال التكنولوجيات الناشئة والابتكارات الحيوية للسلامة بشكل فعال من خلال نهج شامل وقائم على الأداء. وشددت اللجنة على ضرورة تعزيز اجتماع المائدة المستديرة للإيكاف بشأن القواعد القياسية بوصفه المنتدى الرئيسي لمواءمة أنشطة الإيكاف مع أنشطة جمعية مهندسي السيارات من أجل الحد من الازدواجية والإسراع بوضع معايير عالية الجودة.

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

دعم التنفيذ

٢٥-٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/61 التي قدمتها قطر، فيما يتعلق بوضع إطار عام لسياسات وإرشادات الإعفاءات في مجال الطيران. وأيدت اللجنة إعداد مواد إرشادية واضحة وموحدة يمكنها أن تعالج الإبلاغ عن الاختلافات وإصدار الإعفاءات. واقترح أيضاً إمكانية معالجة المسائل المشار إليها في الورقة في "دليل الإبلاغ عن الاختلافات ونشرها" (Doc 10055).

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

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

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

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

٢٥-١٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/88 التي قدمتها المملكة العربية السعودية وشارك في تقديمها برنامج النظام الدولي للبحث والإنقاذ بواسطة الأقمار الصناعية، والتي تعطي لمحة عامة عن اليوم العالمي للبحث والإنقاذ الذي ينظمه

البرنامج. وأحاطت اللجنة علماً بالسوابق التي أقرت فيها الإيكاو بأيام عالمية للتكريم مثل يوم الطيارين العالمي أو اليوم الدولي لمراقبي الحركة الجوية. كما لاحظت اللجنة الأثر المحتمل على الموارد في حال تعديل تلك السابقة. ونظراً لعدم إدراج الاحتفال باليوم العالمي للبحث والإنقاذ ضمن الأولويات الحالية الممولة من خلال ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨، فقد شجعت اللجنة الإيكاو على العمل بالسوابق المذكورة، وشجعت الجهات المعنية على الاعتراف باليوم العالمي للبحث والإنقاذ.

٢٥-١٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/478 التي قدمتها كولومبيا واشتركت في تقديمها الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^١، فيما يتعلق بالحاجة إلى إطار تنظيمي لنظارات الرؤية الليلية. وأيدت اللجنة الاقتراح ووافقت على إحالة الإجراء المقترح إلى المجلس لمزيد من الدراسة، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والمساهمات من خارج الميزانية.

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

منح الإجازات والتدريب في مجال الطيران

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

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

^١ بلير وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

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

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

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

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

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

صلاحية الطائرات للطيران

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

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

٢٥-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/211 التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية^٢، والتي تحت الإيكاو والدول والجهات المعنية على إعطاء الأولوية لوضع إطار تنظيمي وإقامة بنية تحتية ولبناء القدرات والبحث من أجل دعم الإدارة المستدامة للطائرات التي تصل إلى نهاية عمرها ، ويشمل ذلك تفكيكها وإعادة تدويرها وإعادة استخدام الأجزاء بشكل آمن، بما يتماشى مع المعايير الدولية. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الجاري المتعلق بإمكانية تتبع أجزاء الطيران ووافقت على إحالة مضمون ورقة العمل إلى أفرقة الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها. كما سلطت اللجنة الضوء على ضرورة مواصلة العمل مع آليات الإيكاو الحالية.

٢٦-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/74 التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، وشاركت في تقديمها الجمعية الملكية للملاحة الجوية (RAeS)، فيما يتعلق بصعوبة استبدال الهالونات. وأيدت اللجنة ضرورة تقييم مدى توافر الاحتياطي العالمي من الهالونات، مع التأكيد على إجراء المزيد من البحوث بشأن البدائل، وإرجاء اتخاذ قرارات إلى ما بعد انتهاء الدورة الثانية والأربعين استناداً إلى الأدلة وتقييمات المخزونات.

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

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

القرار ٤٢-xx: استبدال الهالونات

إن الجمعية العمومية،

تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛

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

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

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

وإدراكاً لقيام فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل استخدام من استخدامات الهالون

^٢ الجزائر وأنغولا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا - بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان و السودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي

بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛

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

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

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

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

تقرر ما يلي:

١- **تحث** الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف إنتاج واستخدام بدائل الهالون المقبولة في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع بالطائرات؛

٢- **تحث** الدول على تحديد ورصد نوعية الهالونات لضمان استمرار الإمداد بهالونات ذات نوعية جيدة لقطاع الطيران المدني لديها؛

٣- **تشجع** الإيكاو على مواصلة التعاون مع فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالون التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالون في الطيران المدني؛

٤- **تشجع** الدول على التعاون مع اتحاد قطاع الطيران فيما يتعلق بالاستخدام في المحركات ووحدات القدرة الثانوية وفريق العمل المعني باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع والذي أنشأه المجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء.

٥- **تشجع** الدول على دعم التدابير الرامية إلى بلوغ الحد الأدنى في خفض انبعاثات الهالونات غير الضرورية التي تحدث في غياب أي حدث ناجم عن اندلاع نيران تهدد السلامة وعلى ضمان تحسين إدارة احتياطي الهالونات الموجود وصونه.

٦- **تشجع** الدول على التنسيق، بمساعدة الإيكاو، مع أمانة الأوزون التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والهيئة الاستشارية المكلفة ببروتوكول مونتريال وفريق خبراء تقييم التكنولوجيا والنواحي الاقتصادية ولجنة الخيارات الفنية لإخماد الحرائق التابعة لها، بهدف تقييم الإمدادات العالمية من الهالونات، وتيسير الإدارة المستدامة للمخزونات الحالية من الهالونات، بما في ذلك "تحديد الاستخدامات الأساسية للهالونات" في تطبيقات مقصورات البضائع بالطائرات، بموجب

بروتوكول مونتريال للحفاظ على السلامة الجوية؛

٧- **تكلّف المجلس، بالتنسيق مع الصناعة وبالنظر إلى تقييم مدى توافر المخزونات العالمية من الهالونات، بوضع اقتراح بشأن موعد نهائي فعال ومستدام ومنقح لاستبدال الهالونات يُدرج في الملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران" فيما يتعلق بطلبات استصدار الشهادات الخاصة بطرازات الطائرات الجديدة. ويجب أن يستند هذا الاقتراح إلى بيانات شاملة تتضمن توافر الهالونات والنقد المحرز في تطوير حلول بديلة ومراعاة الاعتبارات المتعلقة بالسلامة.**

٦-٨ **تكلّف المجلس بمنح تفويض باستبدال الهالون في نظم إخماد حرائق مقصورات البضائع المستخدمة على متن الطائرات، والتي سيُقدم طلب ترخيص طرازها بعد التاريخ المحدد في الإطار الزمني لعام ٢٠٢٤؛**

٧-٩ **تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨/٩-٣٩-١٣**

— انتهى —