



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

القواعد القياسية العالمية المرتبطة بتصميم المطارات العائمة وترخيصها وتشغيلها

(ورقة مقدمة من إندونيسيا وكندا)

#### الموجز التنفيذي

لطالما أقرت الدول بأهمية إقامة قواعد خاصة بالطائرات المائية (المطارات العائمة) التي قد تمثل أفضل وسيلة للنقل في الدول التي تعاني من العزلة الجغرافية بالإضافة إلى إمكانية الوصول إلى النشاطات الترفيهية وتنفيذ عمليات الإخلاء في حالات الطوارئ. لا تتضمن أي من القواعد القياسية الصادرة عن الإيكاو أحكاماً مرتبطة بتصميم المطارات العائمة ولا بترخيصها ولا بتشغيلها. لذا، من الضروري إضافة الأحكام لتعزيز السلامة والتشجيع على إقامة قطاع قوي للطيران المدني والذي يمكن أن يروج للتقدم الاقتصادي والاجتماعي ويحافظ عليهما من خلال السياحة المسؤولة التي هي على سبيل المثال، من إحدى المحركات الاقتصادية الرئيسية للدول الجزرية الصغيرة النامية والدول الأخرى التي تعتمد اعتماداً كبيراً على عمليات المطارات العائمة. ويمكن للإيكاو أن تساهم أيضاً في تحقيق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ للأمم المتحدة والمقترنة بسبعة عشر هدفاً للتنمية المستدامة، وذلك عن طريق إعداد الإيكاو لهذه الأحكام المرتبطة بتصميم المطارات العائمة وترخيصها وتشغيلها.

**الإجراء:** يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

- (أ) أن تنتظر في مشروع قرار الجمعية المرفق؛  
(ب) أن تطلب إلى المجلس أن يستعرض القواعد والتوصيات الدولية الحالية المرتبطة بالمطارات؛  
(ج) وأن تعدّ القواعد والتوصيات الدولية المحددة بهدف معالجة مسألة تصميم المطارات العائمة وترخيصها وإدارتها وتوفير مستوى السلامة لها وشروط الإبلاغ عنها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية: السلامة، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الأثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهناً بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية.
المراجع:	الملحق الرابع عشر - المطارات الوثيقة (Doc 9774) - دليل بشأن ترخيص المطارات الوثيقة (Doc 9981) - إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) - المطارات ارشادات إقليمية لآسيا والمحيط الهادئ بشأن الشروط الخاصة بتصميم وتشغيل المطارات العائمة التي تستخدمها الطائرات المائية الوثيقة (Doc 9735) - دليل نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

## ١- المقدمة

١-١ يمثل النقل الجوي أحد العناصر الأساسية الممكنة لتحقيق أهداف خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ للأمم المتحدة المقترنة بسبعة عشر هدفاً للتنمية المستدامة. ويعتمد تحقيق هذه الأهداف على التقدم المحرز في الحركة بما في ذلك النقل الجوي الذي ينبغي أن يتميز بالأمن والسلامة والكفاءة والاستدامة الاقتصادية والمسؤولية البيئية.

٢-١ تشدد الإيكاو في مبادرتها "عدم ترك أي بلد وراء الركب" جهودها بالتعاون مع الدول الأعضاء لدعم الدول في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن المنظمة (SARPs). والهدف الرئيسي لهذه الأعمال هو المساعدة على تنفيذ القواعد والتوصيات (SARPs) بطريقة متجانسة عالمياً بحيث تتمكن جميع الدول الوصول إلى المنافع الاقتصادية والاجتماعية الملحوظة المتأتية عن النقل الجوي الآمن والموثوق به.

٣-١ وكجزء من مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)، تهتم الإيكاو اهتماماً خاصاً بدعم الدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS) في تحقيق الأهداف الاستراتيجية، وذلك عن طريق التشجيع على اتمام النشاطات التي تعزز قطاع الطيران المدني في تلك الدول. ومن شأن شبكة قوية للطيران المدني أن تروج للتقدم المحرز على المستويين الاجتماعي والاقتصادي والمحافظة عليه من خلال إتاحة خدمات السياحة المسؤولة والتي تشكل، على سبيل المثال، أحد المحركات الرئيسية الاقتصادية في الدول الجزرية (SIDS).

٤-١ وحالياً، تحدد إدارة الأمم المتحدة للشؤون الاقتصادية والاجتماعية (UNDESA) ٥٧ دولة جزرية صغيرة نامية. ومن الحيوي تحسين البنية الأساسية للطيران وإدارتها وتشغيلها ليربط هذه الجزر وإتاحة المستوى الأفضل للسلامة الجوية بطريقة أكثر فعالية وتسهيل التنمية الاقتصادية.

٥-١ على الصعيد العالمي، تستخدم الطائرات المائية أكثر فأكثر لدعم الجزر التي لديها طائرات كبيرة والتي تقوم بتوفير الخدمات المنتظمة. وإن جمهورية إندونيسيا لديها أكثر من ١٧ ٠٠٠ جزيرة وبالتالي هي أكبر بلد جزري في العالم. وإن غالبية السفر بين الجزر لا يمكن أن يتم إلا عبر الأجواء. وفي كندا، إن عدد الرحلات التجارية التي تنطلق من المطارات العائمة قد ازداد ازدياداً كبيراً منذ عام ١٩٩٩. ولدى كندا ٣٢٦ مطاراً مسجلاً وأكثر من ٢٠٠ مطار غير مسجل. وثمة أكثر من ١٥٠ مشغل تجاري للطائرات المائية الذين يشغلون ٤٥٠ طائرة مسجلة. وتشير هذه الأرقام إلى أنه، في كندا ٥٠٠ ٠٠٠ راكب تقريباً يسافر، سنوياً، على متن رحلات الطائرات المائية المسجلة، لذا، من الضروري بمكان أن تعتمد الشروط الخاصة بعمليات المطارات العائمة.

٦-١ لم تعد الإيكاو القواعد القياسية العالمية المرتبطة بتصميم وتشغيل وترخيص المطارات العائمة التي تستخدمها الطائرات المائية. ونظراً لحجم عمليات المطارات العائمة عالمياً، فإن العديد من الدول قد حددت احتياجاتها العالمية المتنامية لتوحيد التنظيمات والإجراءات لترخيص المطارات العائمة لعمليات الطائرات المائية.

٧-١ تقترح إندونيسيا وكندا بأن تقوم الإيكاو بإعداد الأحكام العالمية المرتبطة بالمطارات العائمة التي من شأنها أن توفر الإرشادات لإعداد شروط الترخيص والتشغيل والإدارة والسلامة والإبلاغ. ويُقترح أيضاً بأن تحدد هذه الأحكام الشروط لتشغيل المطارات العائمة بحيث تكون شبيهة للشروط التي ترعى تشغيل المطارات البرية ومطارات الهليكوبتر، وذلك لضمان سلامة الركاب والمشغلين الجويين.

## ٢- المناقشة

١-٢ لا يميّز الملحق الرابع عشر - المطارات الصادر عن الإيكاو بين البر والماء كسطح من على منته يمكن أن تشغل الطائرة. ويعرّف الملحق الرابع عشر بأن أي مطار هو منطقة برية أو مائية. ومن الضروري بمكان أن نلاحظ أن عمليات الطائرات على الماء تختلف اختلافا كبيرا عن تلك التي تنفذ على البر، وإن المعايير المستخدمة لترخيص المطارات البرية قد لا تكون مناسبة لترخيص المطارات العائمة. بالإضافة إلى تشريعات الطيران، فإن أي طائرة مائية تتصل بالمياه تخضع للتنظيمات البحرية، بما في ذلك التنظيمات الدولية لمنع الاصطدام في البحر وتنفيذ القوانين واللوائح المحلية.

٢-٢ يقتضي أحد معايير الترخيص الرئيسية بأن يقوم كل حامل ترخيص لتشغيل مطار ما بإنشاء نظام مناسب لإدارة السلامة والحفاظ عليه، ويبقى ذلك من المعايير المنطبقة على المطارات البرية والعائمة معا.

٣-٢ لطالما أقرت الدول بأهمية إعداد القواعد للطائرات المائية (المطارات العائمة) التي يمكن أن تمثل أفضل وسيلة للنقل في حالات العزلة الجغرافية بالإضافة إلى الوصول إلى الخدمات الترفيهية وتطبيق عمليات الإخلاء في حالات الطوارئ.

٤-٢ وفي غياب أي أحكام عالمية صادرة عن الإيكاو مرتبطة ارتباطا وثيقا بالمطارات العائمة، فقامت المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في آسيا والمحيط الهادئ (APANPIRG/24) في عام ٢٠١٥ واتخذت الريادة وأنشأت مجموعة عمل مصغرة بشأن المطارات العائمة تضمنت الخبراء من إندونيسيا وجزر المالديف ونيوزيلندا وسيريلانكا والولايات المتحدة من أجل إعداد تنظيم نموذجي للمطارات العائمة بحيث يُستخدم كوثيقة مرجعية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٥-٢ توفر هذه الوثيقة الإقليمية الإرشادات لمساعدة المشغلين الجويين في التخطيط والتصميم وإنشاء المطارات العائمة وما يرتبط بها من مرافق. وعلى الرغم من أن هذه الإرشادات تقوم على المعايير المنطبقة على المطارات البرية، فإن المخاطر التشغيلية ومخاطر السلامة تختلف عند تنفيذ عمليات الهبوط على المياه أو الانطلاق من سطح الماء، ويتم الإقرار بتلك المخاطر في المواد الإرشادية الإقليمية التي تعالجها.

٦-٢ لقد أعدت دول كثيرة تنظيماتها الخاصة بها لمعالجة المطارات العائمة وتستخدم هذه التنظيمات كوثيقة مرجعية، ويرد على سبيل المثال عن ذلك العمل الحالي الذي تقوم به كندا في إطار مبادراتها التنظيمية. ومن الضروري أن نلاحظ بأنه ما من أحكام عالمية صدرت عن الإيكاو مرتبطة بالمطارات العائمة والتي يمكن أن تستعين بها الدول كأساس لتصميم المطارات العائمة وترخيصها وتشغيلها. ولم يتم تنسيق هذه الجهود الفردية، ولم يتم إذا اعتمادها على أساس أنها من القواعد القياسية المقبولة دوليا.

٧-٢ تمثل أسئلة البروتوكول في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - نهج الرصد المستمر آلية أساسية لتقييم مستوى التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة في أجهزة مراقبة سلامة الطيران في الدول. وتعتمد هذه الأسئلة على القواعد القياسية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ووثائق الإيكاو والمواد الإرشادية الأخرى كما وأنها تراعي العناصر الحرجة.

٨-٢ تشجع الدول على إجراء التقييم الذاتي الذي يُعتبر بمثابة أداة هامة من أجل الاستعداد لنشاطات برنامج التدقيق (USOAP CMA). وفي غياب الأحكام العالمية الصادرة عن الإيكاو المرتبطة بالمطارات العائمة، لا تتضمن أسئلة البروتوكول أي بند خاص بترخيص وتشغيل تلك المطارات ولا بالمساعدات الأرضية المعتمدة في إطار العمليات المائية. لذلك، تفنقر الدول إلى أي إرشادات بخصوص التقيد عالميا بالأحكام التي ترعى عمليات المطارات العائمة. وهذا ما يؤثر كثيرا على الدول الجزرية الصغيرة النامية والدول الأخرى التي تعتمد اعتمادا كبيرا على عمليات المطارات العائمة.

٣- الخلاصة

١-٣ دعماً لخطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ وأهدافها السبعة عشر ذات الصلة، وكجزء من مبادرة الإيكاو المعنونة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، يتوجب على الإيكاو أن تدعم الدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS) والدول الأخرى في تحقيقها لأهداف التنمية المستدامة (SDGs)، وذلك عن طريق تعزيز قطاع الطيران المدني لديها.

٢-٣ ويمكن تحقيق هذا الهدف بصورة جزئية عن طريق تطوير ونشر وإصدار الأحكام العالمية المرتبطة خصيصاً بتصميم المطارات العائمة وترخيصها وتشغيلها لعمليات الطائرات المائية. ومن شأن هذا التدبير أن يعزز السلامة ويشجع على تحقيق قطاع متين للطيران المدني الذي يمكن أن يروج للتقدم الاقتصادي والاجتماعي والمحافظة عليه بما فيه صالح الدول الجزرية الصغيرة النامية والدول الأخرى التي تعتمد على المطارات العائمة.

-----

## المرفق

### مشروع القرار لاعتماده في الدورة الأربعين للجمعية

القرار ٤٠ - xx: اسهام الطيران في تحقيق خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

ولما كانت مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB) تهدف لمساعدة الدول في تنفيذها الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وما يرتبط بها من خطط وسياسات وبرامج ومعالجة والشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن، يتم لضمان حصول جميع الدول على المنافع الاجتماعية والاقتصادية الهامة التي يتيحها النقل الجوي؛

ولما كانت الجمعية العمومية للأمم المتحدة قد اعتمدت الخطة بعنوان "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" التي تتضمن مجموعة تتألف من سبعة عشر هدفا دوليا وتحويليا تستند إلى ١٦٩ غاية تقيم التوازن فيما بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة؛

وإذ تقر بأن الجمعيات السابقة قد كلفت الأمين العام بالنظر في الاحتياجات والمواصفات الخاصة بالدول الأقل نموا والدول الجزرية الصغيرة النامية التي تم تحديدها في إطار الأمم المتحدة، لدى تنسيق برامج المساعدة وتحديد أولوياتها وتسييرها وتنفيذها بغية تعزيز نظم النقل الجوي لديها؛

وإذ تقر بالحاجة إلى دعم الدول بمدّها بأحكام عالمية مرتبطة بالمناطق التي لا يمكن الوصول إليها إلا بواسطة عمليات الطائرات المائية، وذلك من أجل تحسين السلامة والتشجيع على إقامة قطاع صلب للطيران المدني الذي من شأنه أن يروج للتقدم الاجتماعي والاقتصادي ويحافظ عليه من خلال إتاحة السياحة المسؤولة، التي تشكل، على سبيل المثال، أحد المحركات الأساسية للاقتصاد؛

وإذ تضع في اعتبارها الحاجة إلى نشر الاحكام العالمية المحددة خصيصا لمعالجة تصميم وترخيص وتشغيل المطارات العائمة لعمليات الطائرات المائية بحيث يتم الوفاء باحتياجات جميع الدول الاعضاء لنظام نقل جوي مأمون ومنتظم وفعال واقتصادي؛

**إن الجمعية:**

تطلب من المجلس، في حدود الميزانية المخصصة الحالية وكمسألة ذات أولوية، أن يستعرض القواعد والتوصيات الدولية الحالية المرتبطة بالمطارات وأن يستحدث ما يلزم من القواعد والتوصيات الدولية في ملاحق الاتفاقية، وذلك من أجل معالجة مسائل تصميم وترخيص وإدارة وسلامة وشروط الإبلاغ الخاصة بعمليات المطارات العائمة.

- انتهى -