



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٠ من جدول الأعمال: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

### دعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

(ورقة مقدّمة من فنلندا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه،<sup>١</sup> والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني<sup>٢</sup>؛ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL))

#### الموجز التنفيذي

تُعيد ورقة العمل هذه التأكيد على دعم أوروبا القوي لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" والتزامها بإقامة نظام نقل جوي يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة ومُجدي اقتصادياً وسليم بيئياً في جميع الدول المتعاقدة لدى الإيكاو. وتقرّ بجهود الدول لتحقيق الامتثال الفعال والمستدام للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وتذكّر بالحاجة إلى آليات تنسيق متينة تتيح الاستخدام الأمثل للموارد وتحقيق أقصى قدر من تأثير أنشطة بناء القدرات. وفي الدور المتميّز للإيكاو، فينبغي لها تسهيل وضع هذه الآليات وتشغيلها.

الإجراءات: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

- أ) أن تُعيد التأكيد على دعمها لهذه المبادرة وتُقرّ بمساهمة هذه المبادرة في تحسين الأداء العام للطيران على المستوى العالمي؛
- ب) أن تدعو الإيكاو إلى تطبيق نهج نُظمي على ما لديها من أنشطة الدعم الموجهة للدول ونكثيف أنشطة دعم التنفيذ والدعم الفني والمساعدة الفنية المقدمة من الأمانة العامة؛
- ج) أن تعترف بالقيمة المضافة وأوجه التكامل لأنشطة بناء القدرات التي تقوم بها الإيكاو ومختلف الدول والمنظمات الإقليمية وأوساط الطيران؛
- د) أن تطلب إلى الإيكاو تنسيق الدعم الإقليمي أو الوطني مع شركاء آخرين من خلال "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" (ASIAP)، لأغراض سلامة الطيران والملاحة الجوية؛
- هـ) أن تشجّع الإيكاو على مواصلة أنشطتها العامة لدعم التنفيذ بعد نشر القواعد والتوصيات الدولية الجديدة، بما في ذلك تقييم المؤشرات عن نجاح تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
- و) أن تدعو الدول والمنظمات الإقليمية لاطلاع الإيكاو على المشاريع الرئيسية بما يسمح باتباع نهج منسق، وضمان الاستفادة من الموارد الحالية على نحو أفضل؛
- ز) أن تأخذ علماً بمدى استعداد مقدمي ورقة العمل هذه لدعم المبادرة المذكورة خلال الفترة الثلاثية الماضية، بما في ذلك من خلال المشاريع الواردة بإيجاز في ورقة العمل A40-WP/106.

<sup>١</sup> النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدنمارك واستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

<sup>٢</sup> ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	سيتم الاضطلاع بالأنشطة المذكورة في ورقة العمل هذه ضمن الموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من الاشتراكات من خارج الميزانية.
المراجع:	قرارات الجمعية العمومية ٢٣-٣٩ و ٢٢-٣٩ و ١-٣٩.

## ١- المقدمة

١-١ تم إطلاق مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في عام ٢٠١٤ بعد قرار المجلس بضرورة أن تركز الإيكاو في أنشطتها على الدول التي ترتفع فيها معدلات الحوادث أو التهديدات الأمنية واستعراض ما يمكن أن تفعله الإيكاو لتشجيع البلدان المتقدمة بشكل أفضل على تقديم المساعدة على نطاق أوسع إلى الدول النامية.

٢-١ ويتمثل الهدف الرئيسي للمبادرة في المساعدة على ضمان تنسيق تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بشكل أفضل على الصعيد العالمي بما يساعد جميع الدول على الاستفادة من الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي الذي يتسم بالسلامة والموثوقية. كما أن المساعي المبذولة في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تعزز جهود الإيكاو لحل "الشواغل البارزة في مجال السلامة" (SSCs) المحددة من خلال عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي تقوم بها الإيكاو وغير ذلك من الأهداف المرتبطة بالسلامة والأمن والبيئة.

٣-١ وهناك جهات فاعلة عديدة ضمن أوساط الطيران العالمي تتعامل مع أنشطة التنفيذ والدعم نذكر منها مثلاً الدول والمنظمات الدولية والإقليمية وهيئات قطاع الطيران ومصارف التنمية. ويوجد أيضاً داخل الأمانة العامة للإيكاو العديد من الهياكل: إدارة الملاحة الجوية وإدارة النقل الجوي وإدارة التعاون الفني والمكاتب الإقليمية.

٤-١ وقد اعتمد المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) التوصية ٧-٣/٢، التي دعت الإيكاو إلى مواصلة تحديد أولويات الدول ومجالات معايير المساعدة الفنية. ومن شأن ذلك أن يساعد على ترتيب الأولويات بشكل ملائم وشفاف وتحفيز الشركاء في "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" على السعي إلى تعزيز الالتزام والمشاركة في هذه الشراكة ودعوة الدول وغيرها من المنظمات الدولية التي يمكنها تقديم مساعدة فنية إلى الانضمام إلى هذه الشراكة.

٥-١ وقد أوصى المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن أمن الطيران (HLCAS/2) في نوفمبر ٢٠١٨ بأن تقوم الإيكاو بتحديد ما يُتاح من موارد ومقدمي خدمات في مجال بناء القدرات للإمام بشكل شامل بالقدرات المتاحة وكذلك تحديد الأنشطة المنفذة والجارية والمُزمعة في مجال بناء القدرات، وذلك لبلورة رؤية شاملة عن الوضع القائم. كما وافق المؤتمر على أن أنشطة التدريب والمساعدة المستهدفة والدقيقة والفعالة في مجال أمن الطيران تشكل عنصراً أساسياً لتعزيز أمن الطيران، وكان الغرض من بناء القدرات هو تزويد الدول الأعضاء بما يلزم من معارف وقدرات للتصدي للتهديدات القائمة والناشئة.

## ٢- المناقشة

١-٢ يدعو قرار الجمعية العمومية ٢٣-٣٩ جميع الدول المتعاقدة والجهات الشريكة المعنية القادرة على القيام بذلك إلى تزويد الدول المحتاجة بالموارد المالية والفنية لمساعدتها على تعزيز ما لديها من نظم الطيران من خلال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والوفاء بمسؤولياتها على مستوى المراقبة. وبناءً عليه، فمن واجب مجتمع الطيران الدولي من الناحية السياسية مساعدة الدول التي لديها صعوبات. ويعتبر ذلك مساهمة في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، على سبيل المثال العمل اللائق والنمو الاقتصادي وقطاع الطيران والابتكار والبنى التحتية.

٢-٢ ومع ذلك، فإن المسؤولية النهائية عن جميع المسائل المتعلقة بتنفيذ وظائف سلطة الدول، بما في ذلك مراقبة مختلف قطاعات الطيران والوفاء بالالتزامات الناشئة بموجب اتفاقية شيكاغو لا تزال تتمتع بها الدولة المستفيدة من أنشطة المساعدة الفنية أو التعاون الفني أو بناء القدرات.

٣-٢ وينبغي أن تقوم الإيكاو بالتعاون مع الشركاء والدول المستفيدة في الإيكاو بتنسيق أنشطة مختلف الشركاء كي تنطوي تلك الأنشطة على أقصى تأثير.

٤-٢ وعلى الصعيد الدولي أو الإقليمي على نطاق واسع، ينبغي تنسيق الأنشطة بشكل منفتح وعادل، مع احترام سيادة الدول الأعضاء في الإيكاو المستفيدة وظروف وقدرات التشغيل المحددة لمختلف الشركاء. وينبغي أن تقوم الأمانة العامة بهذا الدور التنسيقي، في ضوء المهمة المحددة التي تضطلع بها الإيكاو. وينبغي أن يشمل ذلك عدة أمور منها تيسير تبادل المعلومات وتقديم المساهمات لتحديد أولويات الدول والمناطق التي هي في أمس الحاجة وتوفير منتدى بحيث تقوم مختلف الأطراف المعنية بتنسيق أنشطتها. وفي مجال السلامة، تعتبر "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" مثالاً حياً على هذه المبادرة ويمكن تكرارها كلما دعت الحاجة إلى ذلك.

٥-٢ وينبغي للجهات المعنية التي توفر الموارد لأنشطة بناء القدرات أو تنفيذ الإجراءات أن تحاول بشكل استباقي التنسيق مع الهيئات الأخرى من أجل تعزيز تأثير الإجراءات، واستخدام الموارد بكفاءة وتجنب الازدواجية. كما ينبغي لها الاستفادة من الإيكاو لتبادل المعلومات أو السعي إلى فتح قنوات الاتصال.

٦-٢ من المهم داخل الأمانة العامة للإيكاو نفسها إنشاء وظيفة تنسيق مركزية تنطوي على رؤية جيدة بالنسبة لجميع أنشطة إدارة الملاحة الجوية (ANB) وإدارة النقل الجوي (ATB) وإدارة التعاون الفني (TCB) والمكاتب الإقليمية، مع التأكد من استخدام موارد الإيكاو بأقصى ما يمكن من الكفاءة، ولتقديم هذه المعلومات لجميع الدول والمنظمات.

### ٣- الخلاصة

١-٣ ينبغي أن تراعي الجمعية العمومية والمجلس والأمانة العامة المسائل المذكورة أعلاه عند جدولة وتخطيط وتنفيذ الأنشطة المنفذة في إطار "عدم ترك أي بلد وراء الركب" على الصعيدين العالمي والإقليمي وجميع الجهات المعنية المعنيين الآخرين. وبالتالي، تُدعى الجمعية العمومية إلى اعتماد الإجراءات المقترحة في الموجز التنفيذي بورقة العمل هذه.