



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الفنية

البند ٣٠ من جدول الأعمال : سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

١-٣٠ : الخطة العالمية لسلامة الجوية وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية

للسلامة الجوية

ضرورة تحديث الخطة العالمية لسلامة الجوية (GASP) لتحديد هدف

طموح عالمي جماعي طويل الأجل في مجال الطيران الدولي (LTAG)

(مُقدّمة من اليابان)

#### الموجز تنفيذي

من أجل تحديد هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل في مجال الطيران الدولي (LTAG)، فإن الإيكاو والدول الأعضاء فيها مدعوون إلى العمل جنباً إلى جنب مع قطاع الصناعة سعياً إلى إحراز أقصى مستوى ممكن من التقدّم نحو تنفيذ التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران (مثل التكنولوجيات والعمليات وأنواع الوقود الجديدة). وعلى وجه الخصوص، فمن أجل تحقيق التنفيذ الاجتماعي للتكنولوجيات الجديدة في مرحلة مبكرة، من الضروري تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل البحث والتطوير وإصدار الشهادات في الدول الأعضاء، وتشجيع إدخال الطائرات المُجهّزة بتكنولوجيات جديدة إلى سوق المُصنّعين والمُشغّلين. وبالإضافة إلى ذلك، ومن أجل تسهيل استيراد هذه الطائرات وتصديرها، من الضروري مناغمة قواعد إصدار الشهادات لكل دولة عضو. ولذلك، ومن أجل التعاون وتحقيق التنفيذ الاجتماعي للتكنولوجيات الجديدة بسرعة وأمان، من المُتوقّع تنقيح الخطة العالمية لسلامة الجوية لتوضيح أدوار الإيكاو والدول الأعضاء وقطاع الصناعة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوّة إلى أن:

- أ) تأخذ علماً بالجهود المبذولة في إطار الشراكات بين القطاعين العام والخاص مثل صياغة القواعد القياسية في مجال السلامة والمعايير الدولية الطوعية الموضوعية بتوافق الآراء، ودعم أنشطة إصدار الشهادات في اليابان من أجل التنفيذ الاجتماعي المبكر للتكنولوجيات الجديدة التي تسهم في الحد من انبعاثات الكربون الناجمة عن عمليات الطائرات؛
- ب) الاتفاق على ضرورة تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل البحث والتطوير وإصدار الشهادات في الدول الأعضاء، وتشجيع إدخال الطائرات المُجهّزة بتكنولوجيات جديدة إلى سوق المُصنّعين والمُشغّلين، فضلاً عن مناغمة قواعد إصدار الشهادات لكل دولة عضو لتسهيل استيراد هذه الطائرات وتصديرها، وذلك من أجل تحقيق التنفيذ الاجتماعي للتكنولوجيات الجديدة في مرحلة مبكرة؛
- ج) الموافقة على أن تقوم الجمعية العمومية المقبلة بتحديث الخطة العالمية لسلامة الجوية لتوضيح أدوار الإيكاو والدول الأعضاء وقطاع الصناعة من أجل التعاون وتحقيق التنفيذ الاجتماعي للتكنولوجيات الجديدة بسرعة وأمان.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين المُتعلّقين بالسلامة؛ وبحماية البيئة.
الأثار المالية:	لا تتطوي ورقة العمل هذه على آثار مالية ملموسة. مجرد عمل فني لتتقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP).
المراجع:	الوثيقة Doc 10140، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤ أكتوبر ٢٠١٩) الوثيقة Doc 10004، الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل من أجل الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي <sup>١</sup> .

## ١ - المقدمة

١-١ بينما يقرّر ميثاق غلاسكو للمناخ، الذي اعتمده مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في نوفمبر ٢٠٢١، مواصلة الجهود الرامية إلى الحد من زيادة درجة الحرارة إلى ١,٥ درجة مئوية فوق مستويات ما قبل الثورة الصناعية، يُتوخى من الإيكاو والدول الأعضاء أن توفر قيادة مستمرة للطيران المدني الدولي في مسعاها نحو الحد أو الخفض من انبعاثاته التي تؤثر في تغيّر المناخ العالمي.

٢-١ تقتضي الفقرة ٩ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٨، بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغيّر المناخ من المجلس أن يستكشف جدوى تحديد أهداف عالمية طموحة على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وتم تقييم الجدوى الفنية القائمة على سيناريوهات خفض ثاني أكسيد الكربون في القطاع، كما نُشر مؤخرا تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل.

٣-١ وقد اختبم الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح طويل الأجل (HLM-LTAG) الذي عُقد في الفترة ٢٠٢٢/٧/٢٢-١٩ بتوصية المجلس بتشجيع الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل معا سعيا نحو تحديد هدف جماعي طموح طويل الأجل دعما للهدف المُتعلّق بالحد من ارتفاع درجة الحرارة الوارد في اتفاق باريس.

## ٢ - المناقشة

١-٢ من أجل تحقيق هدف عالمي طموح جماعي طويل الأجل في مجال الطيران الدولي، فإن الإيكاو والدول الأعضاء مدعوون إلى العمل جنبا إلى جنب مع قطاع الصناعة سعيا إلى إحراز أقصى مستوى ممكن من التقدّم نحو تنفيذ التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران (مثل التكنولوجيات والعمليات وأنواع الوقود الجديدة).

٢-٢ وفيما يتعلق بالتكنولوجيات الجديدة على وجه الخصوص، يذكر تقرير الإيكاو المذكور أعلاه بشأن الهدف الطموح طويل الأجل الطائرات الكهربائية أيضا، والطائرات التي تستخدم وقود الهيدروجين، وتخفيض الوزن وتحسين كفاءة هياكل الطائرات التي تستخدم مواد مركبة من الكربون كتكنولوجيات رئيسية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وفي التقرير ذاته، يُقدّر تأثير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بسبب التكنولوجيا الجديدة في عام ٢٠٥٠ بنحو ٢٠% في سيناريو تعظيم خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وبالتالي فإن التكنولوجيا الجديدة تشكل عاملا هاما لتحقيق الهدف المتمثل في الوصول بصافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي إلى القيمة الصفرية، إلى جانب العمليات وأنواع الوقود.

<sup>١</sup> تقرير بشأن الهدف الطموح طويل الأجل (icao.int)

٣-٢ فيما يتعلّق بالتكنولوجيات المبتكرة مثل الطائرات الكهربائية والطائرات التي تعمل بالهيدروجين، فمن أجل ضمان مستوى السلامة فيما يتعلّق بإصدار الشهادات والاستجابة للابتكارات بمرونة، يجب أن تكون معايير السلامة (أهداف السلامة) قائمة على الأداء بدلا من المعايير الإلزامية التقليدية. ومن ناحية أخرى، فإن المعايير القائمة على الأداء تُزيد من درجة الحرية في التصميم دون أن تُملي مُتطلبات محددة للتصميم، وبالتالي فإن الإرشادات المطلوبة للإشارة إلى المخاطر التي يتعيّن التعامل معها، ووسائل الامتثال التي يتعيّن استخدامها. ويجري توفير هذه الإرشادات عموما عن طريق المعيار الطوعي بتوافق الآراء، الذي قام بتطويره على أساس توافق الآراء، هيئات دولية متخصصة في وضع المعايير تتألف من خبراء من المُصنّعين وسلطات الطيران، غير أنه يجري حاليا وضع معايير طوعية بتوافق الآراء بشأن التكنولوجيات الجديدة مثل الطائرات الكهربائية والطائرات الهيدروجينية.

٤-٢ ولهذا السبب، أنشأت اليابان في عام ٢٠٢٠ صندوق الابتكار الأخضر الذي بلغ رصيده ٢ تريليون ين في ١٠ سنوات لدعم البحث والتطوير بشأن التكنولوجيات الجديدة في مختلف المجالات، كما أنشأت مجلسا بين القطاعين العام والخاص يتألف من ممثلين من قطاع الصناعة والحكومة والأوساط الأكاديمية في يونيو ٢٠٢٢، وذلك من أجل التسويق المبكر للتكنولوجيات الجديدة للطائرات. وسيعمل القطاعان العام والخاص معا على تعزيز صياغة معايير السلامة والمعايير الدولية الطوعية بتوافق الآراء، ودعم أنشطة إصدار الشهادات.

٥-٢ وفي الوقت الراهن، قامت الإيكاو بصياغة وتحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية فيما يتعلق بالسلامة، والتخفيف من حدة الحوادث/الوقائع التي تنطوي على مخاطر عالية ومنع وقوعها (مثل دخول المدرج بشكل عارض، وارتطام الطائرة بالتضاريس وهي تحت السيطرة، وما إلى ذلك)، وتحسين قدرة كل دولة عضو على تدقيق السلامة وتبادل المعلومات المُتعلّقة بالسلامة، ووضع خريطة طريق السلامة.

٦-٢ ومن أجل تحقيق التنفيذ الاجتماعي للتكنولوجيات الجديدة في مرحلة مبكرة، من الضروري تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل البحث والتطوير وإصدار الشهادات في الدول الأعضاء، وتشجيع إدخال الطائرات المُجهّزة بتكنولوجيات جديدة إلى سوق المُصنّعين والمُشغّلين، فضلا عن مناغمة قواعد إصدار الشهادات لكل دولة عضو لتسهيل استيراد هذه الطائرات وتصديرها.

٧-٢ وقد تم بالفعل تحديد وتجميع الخطة العالمية الأخرى للإيكاو، وهي الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي تسهم بتدابيرها في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وهي قيد النظر لتنفيذها. ومن أجل تحديد الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) في مجال الطيران الدولي، من الضروري أن يعمل كل طرف متعاقد وكل قطاع من قطاعات الصناعة معا على تعزيز ذلك الهدف، وتعتقد اليابان أنه حتى في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية، التي تهدف إلى تحسين السلامة، ينبغي توضيح أدوار كل طرف متعاقد وكل قطاع من قطاعات الصناعة فيما يتعلّق بالتحقيق المبكر للتنفيذ الاجتماعي للتكنولوجيات الجديدة.

### ٣- الخلاصة والاستنتاج

١-٣ من أجل تحديد هدف طموح جماعي طويل الأجل (LTAG)، فإن الإيكاو والدول الأعضاء فيها مدعوون إلى العمل جنبا إلى جنب مع قطاع الصناعة سعيا إلى إحراز أقصى مستوى ممكن من التقدّم نحو تنفيذ التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران (مثل التكنولوجيات والعمليات وأنواع الوقود الجديدة).

٢-٣ وعلى وجه الخصوص، من أجل تحقيق التنفيذ الاجتماعي للتكنولوجيات الجديدة في مرحلة مبكرة، من الضروري تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل البحث والتطوير وإصدار الشهادات في الدول الأعضاء، وتشجيع إدخال الطائرات المُجهَّزة بتكنولوجيات جديدة إلى سوق المُصنِّعين والمُشغِّلين، فضلا عن مناغمة قواعد إصدار الشهادات لكل دولة عضو لتسهيل استيراد هذه الطائرات وتصديرها.

٣-٣ تعتقد اليابان أنه حتى في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية، التي تهدف إلى تحسين السلامة، ينبغي توضيح أدوار كل طرف متعاقد وكل قطاع من قطاعات الصناعة فيما يتعلَّق بالتحقيق المبكر للتنفيذ الاجتماعي للتكنولوجيات الجديدة.

— انتهى —