A41-WP/389
EX/178
27/7/22

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند ٢٠: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

القواعد القياسية العالمية المتصلة بتصميم وترخيص وعمليات المطارات العائمة الخاصة

(ورقة مقدَّمة من جانب إندونيسيا)

الموجز التنفيذي

طلبت الجمعية العمومية (القرار ٤٠–٨) من المجلس، ضمن الميزانية المخصصة الحالية (٢٠٢٢–٢٠١٩) وعلى سبيل الأولوية، استعراض القواعد والتوصيات الدولية الحالية المتصلة بالمطارات وسنّ قواعد وتوصيات دولية محددة في الملاحق المناسبة من الاتفاقية من أجل تناول متطلبات التصميم والترخيص والإدارة والسلامة والإبلاغ الخاصة بعمليات المطارات العائمة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛

ب) أن تطلب من المجلس الإسراع في سنّ قواعد وتوصيات دولية محددة في الملاحق المناسبة من الاتفاقية من أجل تناول متطلبات التصميم، والترخيص، والإدارة، والسلامة، والابلاغ الخاصة بعمليات المطارات العائمة وفقاً لما قررته في السابق الجمعية العمومية (القرار ٤٠–٨)..

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية والأهداف التحويلية وجميع استراتيجيات الدعم.
الآثار المالية:	كان من المتوقع تنفيذ أنشطة الإيكاو المشار إليها في هذه الوثيقة في حدود الموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠١٩–٢٠٢٢ على النحو الذي قررته الجمعية العمومية، ولكن لم يجر الشروع في مثل هذه الأنشطة. ومن المتوقع الآن أن يجري تنفيذها في حدود الموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥.

المراجع:	الوثيقة Doc 10140 — القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٩/١٠/٤) القرار ٤٠–٢٠، زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها القرار ٤٠–٨، الأحكام العالمية الخاصة بتصميم وترخيص وعمليات المطارات العائمة القرار ٣٩–٢٢، صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات القرار ٣٢–١، تحسين انتاجية المنظمة (التدابير اللازمة لمواصلة التحسينات في الفترة الثلاثية ١٩٩٩-٢٠٠١ وما بعدها)

١– المقدمة

١–١ تركز مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB) جهود الإيكاو والدول الأعضاء على دعم البلدان في تنفيذ قواعد وتوصيات الإيكاو الدولية (SARPs). ويهدف من هذا العمل أساساً إلى المساعدة في ضمان تنسيق تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية على الصعيد العالمي حتى يتسنى لجميع الدول الاستفادة من الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي الآمن والموحد والموثوق.

١–٢ وأمرت الجمعية العمومية (القرار ٣٢–١) المجلس والأمين العام، كل في حدود اختصاصاته وفي حدود الميزانية التي أقرّتها الجمعية العمومية، ودون إضعاف المنظمة أو التأثير السلبي على سير أعمالها، بتركيز جهودهما على تحسين عملية سنّ واعتماد قواعد وتوصيات دولية (SARPs). وبالإضافة إلى ذلك، جرى التأكيد على أنه ينبغي إيلاء اعتبار خاص للاحتياجات العالمية والوظيفية والتشغيلية.

١–٣ وأثناء المناقشات المتعلقة بزيادة فعالية الإيكاو (لمواجهة التحديات الجديدة) (القرار ٣٣–٣)، أمرت الجمعية العمومية المجلس بالبحث عن طرق لتقصير مدة عملية الموافقة على القواعد والتوصيات الدولية واعتمادها التي تعتبر ذات أهمية رئيسية بالنسبة لسلامة الطيران المدني وأمنه، كلما اقتضت الضرورة.

١–٤ وأكدت الجمعية العمومية (القرار ٣٩–٢٢) من جديد أن المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتطلب من كل دولة عضو أن تتعاون في تأمين أعلى درجة عملية من التوحيد في اللوائح والممارسات في جميع المسائل التي يُسهل فيها هذا التوحيد الملاحة الجوية ويحسّنها. وقررت الجمعية العمومية وجوب تعديل القواعد والتوصيات الدولية والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) حسب الضرورة لكي تبيّن المتطلبات المتغيرة بغية توفير أساس سليم للتخطيط والتنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي.

١–٥ وختاماً، سلّطت الجمعية العمومية (القرار ٤٠–٢٠) الضوء على الحاجة إلى مزيد من التطوّر أو التعديل المطلوب في الوقت المناسب بالنسبة لصكوك قانون الجو، وقواعد وتوصيات الإيكاو الدولية، وخطط الملاحة الجوية الإقليمية.

٢– المناقشة

٢–١ إقترحت إندونيسيا وكندا، خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية، أن تسنّ الإيكاو أحكاماً عالمية تتعلق على وجه التحديد بالمطارات العائمة والتي من شأنها أن توفر إرشادات بشأن متطلبات الترخيص والعمليات والإدارة والسلامة والإبلاغ. وأُقتُرح كذلك أن الأحكام ينبغي أن تنص على متطلبات محددة للمطارات العائمة، على غرار تلك الخاصة بالمطارات الأرضية ومهابط طائرات الهليكوبتر، من أجل ضمان سلامة الركاب والمشغلين. وحظي هذا الأمر بدعم عارم من الدول، ومن ثم أُعتمد القرار ٤٠–٨.

٢–٢ ويجب التذكير بأن المهارات والمعرفة المتوفرة لدى فريق الخبراء في مجال المطارات البرية والعائمة مختلفة جداً وقد لا تكون عملية تبادلها عملية سهلة.

٢-٣ وأقرّت الجمعية العمومية (القرار ٤٠-٨) بأن قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥ وجّه الأمين العام للنظر في الاحتياجات والخصائص الخاصة لأقل البلدان نمواً والبلدان غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS)، المحددة في إطار الأمم المتحدة، في تنسيق برامج المساعدة وترتيب أولوياتها وتسهيلها وتنفيذها بهدف تعزيز أنظمة النقل الجوي لديها.

٢-٤ وأقرّت الجمعية العمومية باقتضاء دعم الدول بأحكام عالمية متصلة بالمناطق التي لا يمكن الوصول إليها إلا عن طريق عمليات الطائرات المائية لتحسين السلامة وتشجيع قطاع طيران مدني قوي يمكنه تعزيز واستدامة التقدم الاجتماعي والاقتصادي من خلال السياحة المسؤولة، على سبيل المثال، والتي تعتبر محرك اقتصادي رئيسي.

٢-٥ ووافقت الجمعية العمومية على اقتضاء إصدار أحكام عالمية تتصل على وجه التحديد بتصميم المطارات العائمة لعمليات الطائرات المائية وترخيصها وبغية تلبية احتياجات جميع الدول الأعضاء فيما يتعلق بالنقل الجوي الآمن والمنتظم والفعال والاقتصادي. ومع ذلك، من المهم أن نلاحظ أنه لا توجد حالياً أحكام عالمية للإيكاو متصلة بالمطارات العائمة متاحة للدول، والتي يمكن أن تكون بمثابة أساس لتصميم وترخيص وتشغيل المطارات العائمة. وسنّت عدة دول، بغية سد ثغرات لوائحها الخاصة بشأن المطارات العائمة.

٢-٦ وقررت الجمعية العمومية أن تطلب من المجلس أن يقوم، في حدود الميزانية المخصصة الحالية، وكمسألة ذات أولوية، باستعراض القواعد والتوصيات الدولية الحالية المتعلقة بالمطارات وسنّ معايير وتوصيات محددة في الملاحق المناسبة من الاتفاقية من أجل تناول احتياجات تصميم وترخيص ومتطلبات الإدارة والسلامة والإبلاغ بشأن عمليات المطارات العائمة. ومع ذلك، فمنذ ذلك الحين، لم يبدأ العمل بعد.

٣- الخلاصة

٣-١ إن الجمعية العمومية مدعوة إلى أن تطلب من المجلس بدء وتسريع وتيرة العمل المتصل بالمطارات العائمة على سبيل الاستعجال من أجل ضمان التنفيذ العالمي للأحكام الموحدة والمضي في تعزيز سلامة الطيران. وتود إندونيسيا إعادة تأكيد عرضها المساهمة بالخبرة في إعداد الأحكام العالمية المحددة المطلوبة بشكل عاجل لضمان التوحيد فيما يتصل بتصميم وترخيص وتشغيل المطارات العائمة.

- انتهى -