A41-WP/623
TE/222
30/09/22

الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير
عن
البند ٣٠ من جدول الأعمال

ترِد فيما يلي المواد المرفقة المتعلّقة بالبند ٣٠ من جدول الأعمال لكي تنظر فيها اللجنة الفنية.

البند رقم ٣٠ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

الخطة العالمية للسلامة الجوية وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية

٣٠-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/46 التي قدمها المجلس، والتي طرحت طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ (الرابعة) من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) (Doc 10004) لإقرارها من قبل الجمعية العمومية. وتحدد الخطة العالمية للسلامة الجوية المنقحة الاستراتيجية العالمية للتحسين المستمر لسلامة الطيران. وهي توفر إطاراً عاماً يتسنى من خلاله إعداد وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية. وأوصت اللجنة الجمعية العمومية بإقرار طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٣٠-٢ واستعرضت اللجنة ورقات العمل التالية المتعلقة بطبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية": ورقة العمل A41-WP/109 المقدمة من بنغلاديش؛ وورقة العمل A41-WP/118 المقدمة من سنغافورة وبرعاية مشتركة من أستراليا وبنغلاديش وكندا والصين وماليزيا وبابوا غينيا الجديدة وتايلاند ومؤسسة سلامة الطيران (FSF) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، بالإضافة إلى نيوزيلندا وساموا والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)[١] والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي (EU)[٢] والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)؛ وورقة العمل A41-WP/136 المقدمة من اليابان؛ وورقة العمل A41-WP/252 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) باسم ٥٤ دولة عضواً[٣]؛ وورقة العمل A41-WP/373 المقدمة من كولومبيا ووبدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغيانا والمكسيك وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية)؛ وورقة العمل A41-WP/94، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA). ووافقت اللجنة على ضرورة أن تواصل الإيكاو دعم الأقاليم والدول في إعداد وتنفيذ خططها الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية، بما يتماشى مع الطبعة الأخيرة من الخطة العالمية للسلامة الجوية، وذلك بإنشاء وتحديث الأدوات والإرشادات وبذل الجهود لبناء القدرات لمساعدة جميع الجهات المعنية في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. ووافقت اللجنة كذلك على الحاجة لأن تُراعي الإيكاو عمليات الطائرات على الصعيد الإقليمي، وتنفيذ التكنولوجيات الجديدة، وكذلك الحاجة إلى التعاون التنظيمي والسياسات المنسقة دعما للسلامة التشغيلية في الطبعات القادمة من الخطة العالمية للسلامة الجوية أو في الوثائق ذات الصلة بذلك، وذلك من خلال أفرقة الخبراء المعنية.

٣٠-٣ وقُدمت ورقتا معلومات من عُمان (A41-WP/116) والولايات المتحدة (A41-WP/582).

أحدث المستجدات بشأن الخطة العالمية للملاحة الجوية

٣٠-٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/45 التي قدمها المجلس والتي دعت إلى الموافقة على إجراء تحديث طفيف "للخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP، Doc 9750 – الطبعة السابعة)"، واقترحت لمحة عامة عن الطبعة الثامنة. وتضمنت الطبعة السابعة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية"، والمتاحة عبر بوابة "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (https://www4.icao.int/ganpportal)، اقتراح تحديث مجال الأداء الرئيسي المُتعلِّق بالسلامة الذي يشكله الإطار العام للأداء في الخطة العالمية للملاحة الجوية، بالإضافة إلى إجراء عملية صيانة للحفاظ على حداثتها. كما اقتُرح فيها أيضا إجراء مطابقة للخدمات الأساسية المبينة في إطار اللبنات الأساسية مع أسئلة البروتوكول (PQs) الخاصة ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة

الجوية (USOAP)، بالإضافة إلى إجراء تحديثات طفيفة على كل من إطار اللبنات الأساسية وإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU). وأوصت اللجنة الجمعية العمومية بإقرار الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية. كما أيّدت اللمحة العامة المقترحة عن الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية واقترحت إتاحة محتوى الخطة بتنسيق PDF تيسيراً لقراءتها.

٣٠-٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/131، التي قدمتها الصين وسنغافورة، وشاركت في رعايتها البرازيل واليابان وتايلاند والولايات المتحدة، واتفقت على أن تحدد الإيكاو مؤشرات أداء رئيسية جديدة (KPIs) ضمن إطار أداء الخطة العالمية للملاحة الجوية المطبق على مفهوم العمليات القائمة على المسار (TBO). وشجعت اللجنة أوساط الطيران على النظر في استخدام هذه المؤشرات، عند توافرها، لتحديد فوائد العمليات القائمة على المسار من الناحية الكمية.

٣٠-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/244 التي قدمتها أوروغواي، وشاركت في رعايتها غيانا والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)[٤] ، والتي دعت إلى التعاون بين مجالي السلامة والملاحة الجوية. واستعرضت اللجنة المناهج العملية المقترحة لتحسين هذا التعاون على المستويين العالمي والإقليمي. وأحاطت اللجنة بالعمل المنجز، كجزء من عملية تحديث مجال الأداء الرئيسي المُتعلِّق بالسلامة، من أجل تحديد مؤشرات السلامة المشتركة في كل من الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية. ووافقت اللجنة على أن تنظر الإيكاو في تحديد هدف طموح مشترك في مجال السلامة، مع تضمين مؤشرات الأداء الرئيسية المتعلقة بالسلامة في إطار أداء الخطة العالمية للملاحة الجوية إشارات إلى الغايات والأهداف والفئات العالية المخاطر في الخطة العالمية للسلامة الجوية، وذلك من أجل تعزيز الاتساق بين الخطتَيْن. واتفقت اللجنة على تشجيع المجموعات الإقليمية على العمل بشكل مشترك بشأن القضايا الشاملة للخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية، والنظر في تنظيم حلقات عمل تفاعلية لإذكاء الوعي بين خطط الإيكاو العالمية الثلاث، أي الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP).

٣٠-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/134 المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، والتي سلطت الضوء على أهمية التنسيق العالمي والإقليمي والوطني لتخطيط الملاحة الجوية على أساس الأداء. وحثَّت اللجنة الدول وكذلك المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) على وضع نهج للإدارة القائمة على الأداء وتحديد أهداف الأداء وفقاً لاحتياجاتها.

٣٠-٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/148، المقدمة من المملكة العربية السعودية باسم دول المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)[٥]، والتي سلَّطت الضوء على أهمية التخطيط الوطني للملاحة الجوية. ووافقت اللجنة على التعديل المقترح لمشروع القرار المقترح في ورقة العمل A41-WP/45، على النحو الوارد في المرفق بورقة العمل A41-WP/148 وبصيغته المعدّلة على أساس النقاشات التي دارت، والذي دعا الإيكاو إلى مواصلة إعداد الإرشادات المتعلقة بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال عمليات التنقيح القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة والنتائج المرجعية المتصلة بتنفيذ التحسينات التشغيلية للملاحة الجوية.

٣٠-٩ واستعرضت اللجنة ورقات العمل التالية المتعلقة بالتحديات والفرص للنهوض بنظام الطيران العالمي مع الحفاظ على مرونته لدمج المفاهيم المبتكرة والعمليات الجديدة: ورقة العمل A41-WP/237 والتصويب رقم ١ اللذين قدمتهما الولايات المتحدة، وشاركت في رعايتهما تايلاند؛ وورقة العمل A41-WP/87 التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) وشاركت في رعايتها البرازيل. وأحاطت اللجنة بالتحديث الجاري للمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية واستعراض خارطة الطريق التي تتضمن مفاهيم الطبعة الثامنة من الخطة

العالمية للملاحة الجوية، ووافقت على توجيه عناية أفرقة الخبراء المعنية إلى خصائص الحقبة التالية لنظام إدارة الحركة الجوية والفضاء، على النحو المبين في ورقة العمل A41-WP/87. وفي هذا الصدد، وافقت اللجنة على أن القرار المقترح في ورقة العمل WP/87 لا ضرورة له. وسلطت اللجنة الضوء على الحاجة إلى دعم عمل اجتماعات المائدة المستديرة للإيكاو بشأن القواعد القياسية ومشاركة القطاعات غير التقليدية (من خارج قطاع الطيران) من خلال آليات الإيكاو القائمة، لتقديم إرشادات للطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية. وفيما يتعلق باستخدام التقديمات المباشرة، أحاطت اللجنة علما بأن اللجنة التنفيذية كانت تنظر في مثل هذه الأمور في إطار البند ٢٣ من جدول الأعمال.

٣٠-١٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/133 التي قدمتها اليابان والتي أكدت على أهمية البيئة ولا سيما التحسين شبكة الملاحة الجوية بصورة تعاونية لمعالجة الحد من الكربون من أجل التنمية المستدامة للطيران المدني في المستقبل. وشجعت اللجنة الدول الأعضاء على تبادل المعلومات بشأن تدابير التنمية المستدامة للطيران، ومواصلة التعاون للحد من الكربون من خلال تحسين نظام الملاحة الجوية.

٣٠-١١ وأحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من البرازيل (A41-WP/286) واليابان (A41-WP/251) والولايات المتحدة (A41-WP/599).

٣٠-١٢ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي لتعتمده الجلسة العامة، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-١:

القرار ٣٠-١: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل آمن ومنظَّم عبر التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافاً استراتيجية، بما في ذلك أهداف تتعلق بالسلامة وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها؛

وإقراراً بأهمية تحقيق أُطر عالمية وخطط إقليمية ووطنية لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الأُطر العالمية؛

وإقراراً بأن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة وسعة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار طبعة ~~الفترة الثالثة~~ ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" وإقرار الطبعة ~~السادسة~~ السابعة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية"؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرّ** طبعة ~~الفترة الثالثة~~ ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" والطبعة ~~السادسة~~ السابعة لل"خطة العالمية للملاحة الجوية" باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة وتطور نظام الملاحة الجوية، على التوالي؛

٢- **تقرر** أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة، مع ضمان الاستقرار اللازم؛

٣- **تقرر** أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتآزر والتنسيق الوثيق مع جميع الجهات المعنية؛

٤- **تقرر** أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الأُطر التي يتم فيها إعداد وتطبيق الخطط الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني الدولي؛

٥- **تحثّ** الدول الأعضاء على إيجاد حلول مستدامة كي تمارس بالكامل مسؤولياتها المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية والتي يمكن تحقيقها من خلال تقاسم الموارد والاستعانة بالموارد الداخلية و/أو الخارجية مثل المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية وخبرة الدول الأخرى؛

٦- **تحثّ** الدول الأعضاء على أن تثبت تمتعها بالإرادة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة بواسطة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة"، من خلال تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الإيكاو على الصعيد الإقليمي؛

٧- **تحثّ** الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، وكذلك للخطط الإقليمية والوطنية، مع تفادي الازدواجية في الجهود؛

٨- **تدعو** الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أُطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛

٩- **تكلّف** الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتهما والإبلاغ عنهما بفعالية؛

١٠- **تعلن** أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ~~٣٩-١٢~~ ٤٠-١ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

انطلاقاً من التأكيد مجدداً أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي؛

وإقراراً بأن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

وإقراراً بأن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛

~~**وإقراراً** بأن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أعاد التأكيد على الحاجة إلى تطور إطار الإيكاو للسلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة؛~~

وإشارة إلى أن ~~الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني الدولي ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث~~ نظام الطيران المدني الدولي الذي يتسم بالسلامة والمتانة والاستدامة يُسهم في التنمية الاقتصادية للدول وصناعاتها؛

وإقراراً بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛

وإقراراً بأن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد ~~الأولويات و~~الأهداف والغايات والمؤشرات لمعالجة الصعوبات التنظيمية وإدارة مخاطر السلامة التشغيلية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛

وإقراراً بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية للسلامة الجوية، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛

وإشارة إلى النية في تطبيق ~~مبادئ لإدارة السلامة~~ نهج قائم على تقييم المخاطر لإدارة السلامة في "الخطة العالمية للسلامة الجوية" بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛

وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في ~~تنفيذ مبادرات السلامة الواردة في~~ تحقيق غايات "الخطة العالمية للسلامة الجوية"، من خلال إطار مرجعي محكم ومشترك لجميع الجهات المعنية؛

وإشارة إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء على ~~تنفيذ مبادئ إدارة السلامة والتخفيف من المخاطر المتعلقة بمسائل تشغيلية محدَّدة~~ الاستفادة من نُظم مراقبة السلامة لاعتماد نهج إدارة السلامة في برامج السلامة الوطنية الخاصة بها؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تشدّد** على الحاجة إلى التحسين المستمر للسلامة الجوية عن طريق خفض عدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار عمليات النقل الجوي، بما في ذلك عمليات الطائرات على الصعيد الإقليمي، في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الدول التي تعتبر سجلاتها الخاصة بالسلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي؛

٢- **تشدّد** على أن الموارد المحدودة لأوساط الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم ~~التي يكون نضجها في مجال مراقبة السلامة ليس على مستوى مقبول~~ التي تلتمس المساعدة لتعزيز قدراتها في مجال مراقبة السلامة أو تيسير عملية تنفيذ برامج السلامة الوطنية؛

٣- **تحثّ** الدول الأعضاء على تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية بما يتوافق مع "الخطة العالمية للسلامة الجوية" لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تفضي إلى الوفيات؛

٤- **تحثّ** الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع الجهات المعنية من أجل تنفيذ الخطط الإقليمية للسلامة الجوية بما يتوافق مع "الخطة العالمية للسلامة الجوية" لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تفضي إلى الوفيات؛

٥- **تحثّ** الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية على مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغِّل أجنبي يحلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛

٦- **تشجّع** الإيكاو على مواصلة إعداد ~~خريطة الطريق للخطة العالمية للسلامة الجوية، حسب الاقتضاء~~ المواد الإرشادية والأدوات اللازمة لإعداد وتنفيذ خطط السلامة الجوية الوطنية والإقليمية.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكّل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإذ اعتمدت في القرار ~~٤٠-٤~~ xx-٤١ بياناً موحداً بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛

ومع إدراك أهمية "الخطة العالمية للملاحة الجوية" بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من سلة التدابير المتاحة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو في مجال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

ومع إدراك أن عدداً كبيراً من الدول والأقاليم تضع خططاً جديدة لتحديث وتحويل الملاحة الجوية في دولها وأقاليمها:

ومع إدراك أن تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة وتوفير المواد الإرشادية يمكن أن يدعم الدول في إدخال تحسينات تشغيلية بطريقة فعالة من حيث التكلفة من خلال اعتماد نظم متقدمة دون المرور بخطوات وسيطة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تكلّف** المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛

٢- **تحثّ** المجلس على تزويد الدول بخريطة طريق التوحيد القياسي والتطور على النحو المعلن في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" كأساس لبرنامج عمل الإيكاو؛

٣- **تدعو** الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتناغمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛

٤- **تدعو** الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتنفيذ تحسينات تشغيلية كجزء من استراتيجيتها الوطنية لخفض الآثار المترتبة على البيئة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن عمليات الطيران الدولي؛

٥- **تدعو** الدول ومجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الإيكاو، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ "الخطة العالمية للملاحة الجوية"، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ ~~أحكامها~~ التحسينات التشغيلية الواردة في إطار حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛

٦- **تدعو** مجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ إلى استخدام الأدوات الموحّدة للإيكاو أو الأدوات الإقليمية الملائمة من أجل القيام برصد تنفيذ نُظم الملاحة الجوية، والتعاون مع الإيكاو في القيام بالتحليل المرتبط بذلك؛

٧- **تكلّف** المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي، على أن ~~وفي تقرير سنوي للملاحة الجوية العالمية~~ يشمل ذلك، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المرتبطة بتنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

٨- **تحثّ** الدول التي تعكف على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية، بغرض تحديث نُظم الملاحة الجوية لديها أن تنسق مع الإيكاو وتوائِم خططها من أجل ضمان الاتساق الإقليمي والمواءمة وقابلية التشغيل البيني ~~والاتساق~~ على الصعيد العالمي؛

٩- **توجّه** المجلس بمواصلة تطوير "الخطة العالمية للملاحة الجوية" مع الحرص على مواكبتها التكنولوجيات المتطورة ~~التكنولوجية~~ والناشئة والاحتياجات التشغيلية؛

١٠- **تدعو** الإيكاو إلى إلى مواصلة إعداد المواد الإرشادية المتعلقة بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال عمليات التنقيح القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة والنتائج المرجعية المتصلة بتنفيذ التحسينات التشغيلية.

النتائج ذات الصلة بهذا البند والتي أسفر عنها مسار السلامة بالمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC 2021)
نتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ بشأن التدابير التشغيلية المتعلقة بجائحة فيروس كورونا

١٣-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/41، التي قدمها المجلس، والتي عرضت تقريرا عن العمل الذي أنجزه المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC 2021) في إطار مسار السلامة. واعترفت اللجنة بأهمية عقد اجتماعات على مستوى الشُعب قبل دورات الجمعية العمومية كوسيلة للتوصية بالأعمال الفنية الإضافية التي ينبغي أن تضطلع بها الإيكاو

في الوقت المناسب لإعداد الميزانية للفترة الثلاثية التالية، وكذلك للسماح للجنة الفنية المنبثقة عنها بالتركيز على الخطط العالمية وقرارات السياسات العامة، وبالتالي تحسين كفاءة دورات الجمعية العمومية.

٣٠-١٤ وفي معرض استعراضها لورقة العمل A41-WP/104 المقدمة من بنغلاديش؛ وورقة العمل A41-WP/188 المقدمة من اليابان؛ وورقة العمل A41-WP/230 المقدمة من الإمارات العربية المتحدة وبدعم من البحرين والكويت وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية؛ وورقة العمل A41-WP/377 المقدمة من إندونيسيا؛ وورقة العمل A41-WP/311 المقدمة من لجنة أفكاك باسم دولها الأعضاء البالغ عددها ٥٤ دولة[٣]؛ وورقة العمل A41-WP/534 المقدمة من الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)[٦]، أشارت اللجنة إلى أهم التوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا لعام ٢٠٢١، وطلبت من الإيكاو والدول الأعضاء فيها مواصلة اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ هذه التوصيات التي يُمكن أن تسترشد بشكل أكبر بمحتوى ورقات العمل هذه. كما أعربت اللجنة عن تأييدها الكبير لعدد من ورقات العمل. وبالإشارة إلى بعض الشواغل التي أُعرب عنها بشأن الورقتَيْن A41-WP/230 و A41-WP/377، وافقت اللجنة على إحالة محتوى ورقتي العمل إلى أفرقة الخبراء المعنية لمواصلة النظر فيها.

٣٠-١٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/193 التي قدمتها كندا وشاركت في رعايتها كوستاريكا وكوت ديفوار والجمهورية الدومينيكية وكينيا والمكسيك ونيوزيلندا وعمان والسنغال والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه[٢]، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني[١] والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، فيما يتعلق بالحاجة إلى تنقيح الملحق الثالث عشر لتناول سيناريوهات تضارب المصالح أثناء إجراء تحقيقات في مجال السلامة من أجل تعزيز مصداقية وشفافية التحقيقات في حوادث الطائرات. وأُشير إلى أن هذه المسألة تدخل في نطاق برنامج عمل الإيكاو الحالي. وأعربت اللجنة عن تأييدها القوي لورقة العمل ووافقت على إحالة محتواها إلى فريق الخبراء المعني.

نتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ فيما يتعلق بإدارة السلامة

٣٠-١٦ استعرضت اللجنة التنقيح رقم ١ لورقة العمل A41-WP/246، التي قدمتها شيلي وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وبنما وسنغافورة ومؤسسة سلامة الطيران، وشارك في رعايتها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء؛ وورقة العمل A41-WP/408 المقدمة من فنزويلا (جمهورية – البوليفارية) وبدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغيانا والمكسيك وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي؛ وورقة العمل A41-WP/380 المقدمة من فنزويلا (جمهورية – البوليفارية) وبدعم من الأرجنتين وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وبنما؛ وورقة العمل A41-WP/303 المقدمة من لجنة أفكاك باسم دولها الأعضاء البالغ عددها ٥٤ دولة[٣]؛ وورقة العمل A41-WP/218 المقدمة من البرازيل وبدعم من لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[٤]؛ وورقة العمل A41-WP/187 المقدمة من إكوادور وبدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغيانا والمكسيك وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (الجمهورية البوليفارية)؛ وورقة العمل A41-WP/314 المقدمة من إكوادور وبدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا والسلفادور وغواتيمالا وغيانا والمكسيك وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية)؛ وورقة العمل A41-WP/128 المقدمة من سنغافورة برعاية مشتركة من بنغلاديش وكندا والصين واليابان وماليزيا ونيوزيلندا وبابوا غينيا الجديدة وجمهورية كوريا وتايلاند والولايات المتحدة والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي[٢] والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني[١] والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية ومؤسسة سلامة الطيران؛ وورقة العمل A41-WP/248 المقدمة من الهند؛ وورقة العمل

A41-WP/236 المقدمة من كندا واليابان برعاية مشتركة من نيوزيلندا؛ وورقة العمل A41-WP/395 المقدمة من شيلي وبدعم من ٢٠ دولة عضو في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[٤] وغيانا وسورينام؛ وورقة العمل A41-WP/306 المقدمة من كولومبيا وبدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) وشيلي والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغيانا والمكسيك وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية)؛ وورقتي العمل A41-WP/120 وA41-WP/216 المقدمتيْن من الصين. وأحاطت اللجنة علماً بأنه يمكن الاستفادة من محتويات ورقات العمل هذه في الإجراءات المتخذة لتلبية التوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ (HLCC 2021) واتفقت على إحالتها إلى أفرقة الخبراء المعنية إلى جانب الشواغل التي أُثيرت أثناء المناقشات.

٣٠–١٧ وفيما يتعلق بورقة العمل A41-WP/303، أشارت اللجنة إلى الدعم المقدَّم لتطبيق نُظم إدارة السلامة (SMS) على مقدمي خدمات المناولة الأرضية، مع التشديد على ضرورة اتباع نهج مرن ومتوازن على النحو المبيّن في توصية المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا. وقد أُعرب عن شواغل بشأن ورقة العمل A41-WP/306، ولا سيما الحرص على تحقيق التوازن بين عامل التنسيق وعامل تعديل مؤشرات أداء السلامة حسب المخاطر التشغيلية. وفيما يتعلق بورقتي العمل A41-WP/120 وA41-WP/128، تم التأكيد على ضرورة احترام مبادئ حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة بها المبيَّنة في الملحق التاسع عشر للإيكاو.

٣٠–١٨ وأحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من البرازيل (A41-WP/551) والصين (A41-WP/460) وإيران (جمهورية – الإسلامية) (A41-WP/195) والمملكة العربية السعودية (A41-WP/522) والإمارات العربية المتحدة (A41-WP/537) والولايات المتحدة (A41-WP/378) ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (A41-WP/72).

نتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا فيما يخص مسألة طيف الترددات اللاسلكية

٣٠–١٩ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/227 التي قدمتها المملكة العربية السعودية باسم الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني[٥]؛ وورقة العمل A41-WP/266 المقدمة من كولومبيا وبدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي والجمهورية الدومينيكية وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية)؛ وورقة العمل A41-WP/406 المقدمة من الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية[٦]، وورقة العمل A41-WP/80، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، واتحاد النقل الجوي الدولي، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية، برعاية مشتركة من مؤسسة سلامة الطيران، فيما يتعلق بالتشويش المحتمل من نشر التكنولوجيا الخلوية G5 على مقياس ارتفاع الراديو. واستذكرت اللجنة التوصيات ذات الصلة الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا لعام ٢٠٢١، وطلبت من الإيكاو والدول الأعضاء فيها مواصلة اتخاذ التدابير وبذل الجهود اللازمة لضمان خلو مقاييس الارتفاع الراديوية ونُظم الطيران الأخرى من التداخل الضار، بما في ذلك تنفيذ تدابير التخفيف، وتبادل أفضل الممارسات، وكذلك وضع الأحكام والإرشادات ذات الصلة. وعلاوة على ذلك، وإدراكاً منها لأهمية طيف الترددات اللاسلكية، شجعت اللجنة الدول والأقاليم على المشاركة بنشاط في أنشطة الدفاع عن الطيف وتأييد موقف الإيكاو في الاجتماع الثالث والعشرين للمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات (ITU WRC-23) (كتاب المنظمة رقم E3/5-21/37).

٣٠–٢٠ وقُدمت ورقات معلومات من البرازيل (A41-WP/536)، وسلطنة عمان (A41-WP/410) والولايات المتحدة (A41-WP/561).

٣٠-٢١ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي لتعتمده الجلسة العامة، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٦:

القرار ٣٠/٢: دعم سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية

حيث إن الإيكاو هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة مسؤولة عن سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي؛

وحيث إن الإيكاو تعتمد المعايير الدولية وأساليب العمل الموصى بها لنظم اتصالات الطيران والأجهزة المساعدة للملاحة اللاسلكية؛

وحيث إن الاتحاد الدولي للاتصالات هو الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي تنظم استخدام طيف الترددات اللاسلكية؛

وحيث إن موقف الإيكاو، كما وافق عليه المجلس، بالنسبة للمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات هو نتيجة لتنسيق متطلبات الطيران الدولي لطيف الترددات اللاسلكية؛

وحيث إن الطيران يتطلب استراتيجية شاملة للطيف الترددي لدعم الحماية المناسبة للطيف الملائم وتوافرها في الوقت المناسب؛

وحيث إن البيئة المستدامة للنمو وتطوير التكنولوجيا مطلوبين لدعم السلامة والفعالية التشغيلية لنظم التشغيل الحالية والمستقبلية والسماح بالانتقال بين التكنولوجيات الحالية والمستقبلية؛

وإذ تدرك أن وضع وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي يمكن أن تتعرض لخطر شديد؛ لم يتم استيفاء المتطلبات الخاصة بتخصيصات الطيف المناسبة لسلامة الطيران، وتحقيق الحماية المستمرة لتلك التخصيصات؛

وإذ تدرك أن قضايا الطيف التي لم يتم حلها والمتعلقة بخدمات سلامة الطيران قد أدت إلى إلغاء رحلات جوية وتدهور خدمات إدارة الحركة الجوية وانقطاعات في تشغيل الرحلات الجوية؛

وإذ تدرك أنه من أجل ضمان الاستخدام الأمثل للطيف الترددي المخصص للطيران، ينبغي إدارة الترددات بكفاءة واستخدام أفضل الممارسات؛

وإذ تدرك أن دعم الإدارات الأعضاء في الاتحاد الدولي للاتصالات مطلوب لضمان دعم المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية لموقف الإيكاو وضمان تلبية متطلبات الطيران؛

وبالنظر إلى الحاجة الملحة لزيادة مثل هذا الدعم بسبب الطلب المتزايد على الطيف والمنافسة الشديدة من خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية التجارية؛

وبالنظر إلى زيادة مستوى أنشطة التحضير للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية التابع للاتحاد الدولي للاتصالات المرتبط بالطلب المتزايد على عرض النطاق من جميع مستخدمي طيف الترددات اللاسلكية، فضلاً عن الأهمية المتزايدة لإعداد المواقف الإقليمية من قِبل هيئات الاتصالات الإقليمية مثل APT و ASMG، و ATU و CEPT و CITEL و RCC؛

وبالنظر إلى التوصيتين ٣/٧ و٦/٧ الصادرتين عن اجتماع شعبة الاتصالات/العمليات الخاصة (١٩٩٥) (SP COM/OPS/95) والتوصية ٢/٥ الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) والتوصية ١٢/١ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (٢٠١٢)، والتوصية ٥/٥ الصادرة عن مؤتمر الإيكاو رفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (٢٠٢١)؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران المدني على تقديم الدعم القوي لاستراتيجية الطيف الترددي للإيكاو وموقف الإيكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية وفي الأنشطة الإقليمية والدولية الأخرى التي يتم إجراؤها استعداداً للمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية، بما في ذلك بالوسائل التالية:

أ) العمل معاً لتقديم نظم طيران ذات كفاءة في استخدام الطيف بالإضافة إلى إدارة الترددات التي تلبي "أفضل الممارسات" الحالية ~~لإثبات فعالية وأهمية صناعة الطيران في إدارة الطيف~~؛

ب) دعم أنشطة الإيكاو المتعلقة باستراتيجية وسياسة طيف الترددات للطيران من خلال اجتماعات فريق الخبراء المعني ومجموعات التخطيط الإقليمية؛

ج) التعهد بتوفير مصالح الطيران ليتم دمجها بالكامل في إعداد مواقفها المقدمة إلى منتديات الاتصالات الإقليمية المشاركة في إعداد مقترحات مشتركة إلى المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية؛

د) تضم

هـ) دعم موقف الإيكاو وبيانات سياسة الإيكاو في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات على النحو الذي أقره المجلس والمدرج في دليل طيف الترددات اللاسلكية اللازمة للطيران المدني (Doc 9718)؛

و) التعهد بتوفير خبراء الطيران المدني للمشاركة الكاملة في إعداد مواقف الدول والمواقف الإقليمية وتنمية مصالح الطيران في الاتحاد الدولي للاتصالات؛

ز) ضمان، إلى أقصى حد ممكن، أن تضم وفودهم إلى المؤتمرات الإقليمية ولجان الدراسات التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات والمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية خبراء من سلطات الطيران المدني التابعة لهم والجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران المدني التي هي على استعداد تام لتمثيل مصالح الطيران؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء على النظر، على سبيل الأولوية، في السلامة العامة وسلامة الطيران عند اتخاذ قرار بشأن كيفية تمكين خدمات جديدة أو إضافية، والتشاور مع منظمي سلامة الطيران والخبراء المتخصّصين ومستخدمي المجال الجوي لتقديم جميع الاعتبارات اللازمة ووضع التدابير التنظيمية لضمان خلو نُظم وخدمات الطيران الحالية من التداخل الضار.

~~٢~~-٣- **تطلب** من الأمين العام أن يوجه انتباه الاتحاد الدولي للاتصالات إلى أهمية تخصيص طيف الترددات اللاسلكية وحمايته بشكل ملائم من أجل سلامة الطيران؛

٣-٤- **توجه** المجلس والأمين العام، كمسألة ذات أولوية عالية ضمن الميزانية التي اعتمدتها الجمعية، بضمان توافر الموارد اللازمة لدعم وضع وتنفيذ استراتيجية شاملة لطيف الترددات لأغراض الطيران وكذلك زيادة مشاركة الإيكاو في أنشطة إدارة الطيف الدولية والإقليمية؛

٤-٥- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٢٥ ٣٨-٦.

— — — — — — — —

[١] ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا ومولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

[٢] النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا واسبانيا والسويد.

[٣] الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي وجمهورية إفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وساحل العاج وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

[٤] الأرجنتين وأروبا (مملكة هولندا) وبليز وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وجمهورية الدومينيكان وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وبيرو وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية).

[٥] الجزائر والبحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

[٦] بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.