



الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البنود ٣١ و ٣٢ و ٣٣ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

التنقيح رقم ١

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق بشأن البنود ٣١ و ٣٢ و ٣٣ وتوصي الجلسة العامة باعتماد القرارات ١/٣١ و ١/٣٢ و ١/٣٣.

البند ٣١ من جدول الأعمال: الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا

١-٣١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/41 المقدمة من المجلس، والتي تضمنت معلومات حول تطبيق الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة AFI). وقدمت الورقة التقدم المحرز على أساس مجالات التركيز في برنامج التنفيذ الشامل لخطة AFI التي تم تطويرها لتنفيذ الخطة، وأوصت بمواصلة أنشطة برنامج التنفيذ الشامل في نطاق برنامج عمل المكاتب الإقليمية. وتضمنت الورقة أيضا معلومات بشأن الدعم العيني المقدم مباشرة الى البرنامج من قبل الدول الأفريقية. ثم قامت اللجنة باستعراض القرار المقترح ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٦-١ على بند جدول الأعمال.

٢-٣١ أعربت اللجنة عن ارتياحها للجهود الجارية حاليا، مبدية موافقتها على أن الأنشطة التي تمت مباشرتها من قبل برنامج التنفيذ الشامل ينبغي أن تستمر في اطار برنامج عمل المكاتب الإقليمية الى أن تتحقق أهداف خطة AFI بالكامل.

٣-٣١ قدمت أمينة اللجنة الورقة A37-WP/30 المقدمة من المجلس، التي تضمنت معلومات حول تنفيذ توصيات الاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي. وبعد أن استعرضت التقدم المحرز، لاحظت اللجنة الجهود المبذولة من جانب الدول، والأمانة العامة، والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي وأوصت الجمعية العمومية أن: تطلب الى الأمانة العامة القيام، بالتنسيق مع الدول، بتحليل خطة العمل وتحديد الموارد التي تحتاجها الدول لتنفيذها؛ والطلب الى المجلس تحديد موارد التمويل للدول من أجل تنفيذ خطة العمل؛ وتشجيع أصحاب المصلحة على تقديم المساندة الى الدول في تنفيذ توصيات اجتماع الـ SP AFI/08 RAN. وتتوافق المقترحات المتضمنة في الورقة A37-WP/221، المقدمة من جنوب أفريقيا، مع توصيات الاجتماع الخاص AFI RAN؛ إلا أن لبعض المقترحات آثار مالية، وسيتم استعراضها على هذا النحو من قبل المجلس كجزء من الاستعراض الجاري والعادي لخطة الأعمال.

٤-٣١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/182 المقدمة من اتحاد أفريقيا الشرقية، التي قدمت معلومات بشأن المشاريع والبرامج التي يجري الاضطلاع بها من قبل برنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي. ووافقت اللجنة أن توصي بأن تقوم الجمعية العمومية: بأخذ العلم بالمشاريع والبرامج الإقليمية ذات الأولوية الموافق عليها من قبل المجلس للتنفيذ بدعم من برنامج التنفيذ الشامل ACIP؛ والطلب الى الدول المتعاقدة، والشركاء أو المانحين تقديم الدعم الى البرامج والمشاريع ذات الأولوية في منطقة اتحاد أفريقيا الشرقية في المجالات المالية والفنية أو المجالات الأخرى الى أن تكتمل؛ وتقديم الدعم من أجل استمرار أنشطة برنامج التنفيذ الشامل في اطار برنامج عمل المكاتب الإقليمية في أفريقيا.

٥-٣١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/194 المقدمة من جمهورية الصين الشعبية، وركزت على التوصية ٨/٥ لاجتماع SP AFI/08 RAN – استراتيجيات التدريب من أجل سلامة الطيران في أفريقيا ومؤتمر تنسيق التدريب الثاني في عموم أفريقيا الذي عقد في القاهرة، مصر (٢٢ الى ٢٤ حزيران/يونيو ٢٠١٠) لمناقشة توصية AFI RAN. وبعد أن استعرضت المعلومات والمقترحات المقدمة، وافقت اللجنة على أن الأعمال التي تقوم بها الايكاو واللجنة الأفريقية للطيران

المدني وشركاء آخرون لتنفيذ توصية الـ AFI RAN بشأن التدريب ينبغي أن تستمر دون عوائق كجزء من أنشطة برنامج التنفيذ الشامل ACIP الذي سيستمر في اطار برنامج عمل المكتب الاقليمي وأن توصيات مؤتمر التدريب الثاني في عموم أفريقيا ينبغي أن تنفذ بالتنسيق والتعاون الوثيق مع جميع الأطراف المعنية. وأعربت اللجنة عن ارتياحها ازاء الاجراءات التي اتخذها الفريق العامل لخبراء التدريب على الطيران في أفريقيا (TEWG)، الذي أنشأته اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) وبرنامج التنفيذ الشامل لاقليم أفريقيا والمحيط الهندي، لاتخاذ الاجراءات بشأن التوصية ٨/٥ الصادرة عن الاجتماع الاقليمي الخاص للملاحة الجوية في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي، وشجعت الفريق العامل لخبراء التدريب على الطيران في أفريقيا على متابعة أعماله في تنفيذ التوصيات الصادرة عن مؤتمر التدريب الثاني في عموم أفريقيا.

٦-٣١ وقررت اللجنة، في ضوء المناقشات التي تمت، أن تقدم الى الجلسة العامة القرار التالي لاقرارها:

القرار ١/٣١: الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا

لما كانت الايكاو مستمرة في أداء دورها القيادي لتقليل جوانب النقص الخطيرة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي مما يضر بتشغيل الطيران المدني الدولي وبإستمرار تنميته؛

وإن تحيط علما بأن الإجراءات التي إتخذتها الايكاو في إطار الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة اقليم أفريقيا والمحيط الهندي) بدأت تظهر تقدما إيجابيا في تعزيز السلامة الجوية في القارة؛

وإن تقرّر بأن النجاح في تحقيق كامل أهداف الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا يعتمد أساسا على الجهود التي تبذلها الدول الأفريقية ذاتها؛

وإن تقرّر بأن العديد من الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي لا تزال، رغم الجهود التي تبذلها، تحتاج في المستقبل القريب، إلى استمرار الدعم الفني و/أو المالي من الايكاو وغيرها من الجهات المعنية للإمتثال لشروط إتفاقية شيكاغو وملاحقها؛

وإن تقرّر بأنه ليس بوسع العديد من الدول الأفريقية، بمفردها، تقديم الدعم إلى نظام وطني لمراقبة السلامة يتسم بالفعالية والاستدامة، وبالتالي ينبغي حثها ودعمها على إنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة؛

وإن تشير إلى التوصية ٥/٤ للاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لأفريقيا والمحيط الهندي بشأن إنشاء وكالات إقليمية للتحقيق في الحوادث إلى جانب إعداد وإنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة، مما يمكن الدول من الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال التحقيق في الحوادث عبر المشاركة في الموارد وتبادلها؛

وإن تلاحظ أن الايكاو قد شرعت في إطار برنامجها للتنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي في تقديم الدعم إلى الكثير من الدول الأفريقية من أجل إنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة ووكالات إقليمية للتحقيق في الحوادث؛

وإن تأخذ علما بالتوصيات الصادرة عن الاجتماع المشترك بين الايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني بشأن تعزيز سلامة الطيران في أفريقيا المنعقد في نجامينا بتشاد في ٢٠١٠/٥/١٣؛

وإن تلاحظ أن المنظمات الإقليمية التي استهل فيها العمل أو أنشئت في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي ستظل تحتاج إلى دعم الايكاو في المستقبل القريب وإلى أن يتوطد إنشاؤها وتعتمد على دعمها الذاتي؛

وإن تقر بفائدة مواصلة التنسيق، برعاية الايكاو، بين أنشطة جميع الجهات المعنية التي تقدم المساعدة إلى الدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

وإن تقر بأن الايكاو ستحتاج إلى موارد إضافية لكي تنجح في الاضطلاع بتوفير الدعم الذي تقدمه للدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

وإن تلاحظ أن المكاتب الإقليمية القوية ستكون محفزاً إيجابياً لتعزيز سلامة الطيران في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- ترحب بالجهود الكبيرة التي بذلتها الدول والمنظمات الإقليمية الأفريقية لتعزيز السلامة الجوية؛
- ٢- تعلن أن أنشطة برنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي ستواصل في إطار برنامج عمل المكاتب الإقليمية لأفريقيا؛
- ٣- تحت الأمين العام على ضمان تزويد المكاتب الإقليمية لأفريقيا بما يلزم من الموظفين والموارد المالية لكفالة الاستمرارية الفعالة لبرنامج العمل الذي بدأه برنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛
- ٤- تحت جميع الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام، حسب الاقتضاء، بإنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة والوكالات الإقليمية للتحقيق في الحوادث وتسريع وتيرة هذه العملية، وتعزيز التعاون في جميع أنحاء الإقليم من أجل استخدام الموارد المتاحة بطريقة مثلى؛
- ٥- تكلف المجلس إبلاغ الدول وقطاع الصناعة والجهات المانحة بالمشاريع ذات الأولوية الناشئة عن تحاليل الثغرات؛
- ٦- تحت الدول وقطاع الصناعة والجهات المانحة على تنفيذ المشاريع ذات الأولوية التي حددتها تحاليل الثغرات المنجزة وفقاً للخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- ٧- تحت الدول وقطاع الصناعة والجهات المانحة على تقديم المساهمات، النقدية والعينية، لتنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة من أجل السلامة الجوية في أفريقيا، وتكلف المجلس بالإقرار بجميع تلك المساهمات؛
- ٨- تحت الدول الأفريقية والايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني أن تعالج بصورة مشتركة أوجه القصور التي تم تحديدها من خلال عمليات تدقيق السلامة الجوية وأن تنفذ التوصيات الصادرة عن الاجتماع المشترك بين الايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني بشأن سلامة الطيران في أفريقيا؛
- ٩- تكلف المجلس رصد تنفيذ التوصيات الصادرة عن الاجتماع المشترك بين الايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني بشأن سلامة الطيران في أفريقيا؛
- ١٠- تكلف المجلس بضمن اضطلاع الايكاو بدور قيادي أقوى في تنسيق الأنشطة والمبادرات واستراتيجيات التنفيذ التي تهدف بالتحديد إلى تنفيذ المشاريع ذات الأولوية بما يحقق التحسن المستمر في سلامة الرحلات في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي وتخصيص الموارد للمكاتب الإقليمية ذات الصلة وفقاً لذلك؛

-
- ١١- **تكلف** المجلس برصد وقياس حالة التنفيذ في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي طوال الفترة الثلاثية وتقديم تقرير عن التقدم المحرز إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية؛
- ١٢- **تعلن** أن هذا القرار يحلّ محلّ القرار ٣٦-١.
-

البند ٣٢ من جدول الأعمال: المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs)

١-٣٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/10، المقدمة من المجلس، والتي أبرزت الأنشطة التي نفذها برنامج الإيكاو لدعم التنفيذ والتنمية منذ انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية. ويشمل ذلك تقديم المساعدة إلى الدول والنظم والإجراءات الإقليمية لمراقبة السلامة لدعم عملية مجلس استعراض نتائج التدقيق؛ وبرنامج تدريب المفتشين الحكوميين للسلامة الذي تدعمه الإيكاو؛ وتقاسم وتبادل المعلومات عن سلامة الطيران. وأبرز التقرير أيضا الجهود التي تبذلها الإيكاو، والولايات المتحدة، وإدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي ووكالة السلامة الجوية الأوروبية، والمفوضية الأوروبية والبنك الدولي في مجال تنسيق المساعدة.

٢-٣٢ واقترحت ورقة العمل A37-WP/10 أيضا إصدار قرار للجمعية العمومية يحل محل القرار ٣٦-٢: الإستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية والقرار ٣٦-٣: تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية — السلامة.

٣-٣٢ جرى التشديد في ورقة العمل A37-WP/166، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) بالنيابة عن الدول الإفريقية البالغ عددها ٥٣ دولة، على أهمية إنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في إقليم إفريقيا والمحيط الهادئ لمساعدة الدول على الوفاء بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة. ودعمت لجنة أفكاك بالكامل الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز تطور واستدامة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وطلبت أن تواصل الإيكاو التعاون مع لجنة أفكاك نحو تحسين مستوى سلامة الطيران في إقليم إفريقيا. وحثت لجنة أفكاك الدول الإفريقية على الاستثمار في المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية ودعمها.

٤-٣٢ وفي ورقة العمل A37-WP/169 قدمت وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في جماعة شرق إفريقيا موجزا عن إنجازاتها خلال الفترة من عام ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٠ التي تضمنت عدة أمور من ضمنها التعاون بين الدول الأعضاء ومع المكتب الإقليمي لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي نحو تعزيز قدرات مراقبة السلامة في الإقليم. وقدمت هذه الوكالة أيضا خططها الاستراتيجية والإنمائية للمنظمة التي تستغرق خمس سنوات وتتص على تطويرها بشكل منهجي. ودعت وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في إفريقيا الشرقية للجمعية العمومية أن تطلب من الإيكاو العمل مع الجهات المعنية للتأكد من أن الدعم المقدم يكتسي أهمية وضمن خطة (خطط) الدول والمنظمات دون الإقليمية والإقليمية المعنية بمراقبة السلامة.

٥-٣٢ وفي ورقة العمل A37-WP/221، نظرت اللجنة في الورقة المقدمة من جنوب إفريقيا، التي أبرزت المبادرات الإقليمية للارتقاء بخدمات أرصاد الطيران في الاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي للوفاء بمتطلبات الإيكاو، وهو مشروع لاتحاد جنوب إفريقيا في مجال الأرصاد الجوية من أجل تعزيز سلامة الملاحة الجوية. ودعت ورقة العمل للجنة إلى دعم هذه الأنشطة وكذلك، بوجه خاص، مشروع اتحاد جنوب إفريقيا في مجال الأرصاد الجوية. واقترحت أن تطلب الجمعية العمومية من الدول التعاون على تشكيل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية من أجل خدمات الأرصاد الجوية في مجال الطيران والخدمات المرتبطة بالطيران وأن تضع الإيكاو آلية لتعزيز الجهود المبذولة لحشد الموارد للأقاليم التي تصارع من أجل النمو وإقامة شراكات مع الوكالات الإنمائية.

٦-٣٢ وبالإشارة إلى الفقرة ٣-٣-١ من ورقة العمل WP/308، التي ألقى بشأنها أمين اللجنة بيانا يوضح أن الإيكاو تتبع بحزم سياسة الأمم المتحدة بشأن قبرص وتقر بالكامل بسيادة جمهورية قبرص.

٧-٣٢ ودعمت اللجنة بالكامل عمل برنامج دعم التنفيذ والتنمية - السلامة، ولا سيما فيما يخص الأنشطة التي تدعم تطور واستدامة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وتوحيد تدريب المفتشين الحكوميين المعنيين بالسلامة وحثت الإيكاو على مواصلة بذل جهودها لدعم هذه المنظمات.

٨-٣٢ قُدمت ورقات العمل من أذربيجان، وجمهورية مولدوفا، وتركيا وأوكرانيا (A37-WP/291)؛ وتركيا (A37-WP/308)؛ والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (A37-WP/259)

٩-٣٢ وفي ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على تقديم القرار التالي كي تعتمده الجلسة العامة.

القرار ١/٣٢: التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات التي تشوب السلامة

لما كان أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول المتعاقدة، جماعة وفرادى؛

ولما كانت كل دولة متعاقدة تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات الفرعية، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كان تحسين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي يتطلب التعاون النشط من جانب أصحاب المصلحة كافة؛

ولما كانت اتفاقية شيكاغو وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول المتعاقدة جهازا لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية؛

ولما كانت نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تشير إلى أن العديد من الدول المتعاقدة لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرض لمراقبة السلامة الجوية؛

ولما كانت الإيكاو تلعب دورا قياديا في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة لعام ٢٠١٠ قد أوصى بأنه ينبغي للدول أن تدعم الإيكاو في الجهود الرامية إلى تعزيز تطوير واستدامة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة وأن تشارك وتدعم بنشاط المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة متى ما أمكن؛

ولما كان لدى الإيكاو سياسة بشأن التعاون الإقليمي تلتزم بأداء المساعدة والمشورة وأي شكل آخر من أشكال الدعم، بقدر الإمكان، في الجانبين الفني والخاص بوضع السياسات للطيران المدني الدولي، إلى الدول المتعاقدة في

اضطلاعها بمسؤولياتها المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي وأهداف الايكاو الإستراتيجية، من جملة أمور، عبر تعزيز التعاون الإقليمي وعبر إقامة الشراكات الوثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية؛

وإن تقر بأنه قد لا يتوفر للدول المتعاقدة جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم؛

وإن تقر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، يمكن أن يكون مفيد جدا في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها المزيد من التجانس بفضل وفورات الحجم وتنسيقها على نطاق أوسع؛

وإن تقر بأن المساعدة المتاحة للدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية سوف يتم تعزيزها إلى درجة كبيرة من خلال وضع إستراتيجية موحدة تشترك فيها جميع الدول المتعاقدة والإيكاو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تكلف** المجلس بتعزيز مفهوم التعاون الإقليمي بغرض تعزيز السلامة ومراقبة السلامة، بما في ذلك إنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة؛

٢- **تكلف** المجلس بالاستمرار في الشراكة مع الدول المتعاقدة والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين وتسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، من أجل تعزيز السلامة وتقوية قدرات مراقبة السلامة؛

٣- **تكلف** المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم المساعدة للدول وهيئات السلامة الإقليمية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية؛

٤- **تكلف** المجلس بالاستمرار في تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية لتقديم المساعدة إلى الدول وهيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على زيادة وتعزيز التعاون الإقليمي ودون الإقليمي، لتعزيز أعلى درجات سلامة الطيران؛

٦- **تشجع** الدول المتعاقدة على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وعلى أن تشارك في الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية لسلامة الطيران ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وأن تقدم إليها الدعم الملموس لتعزيزها وتوطيدها؛

٧- **تشجع** الدول المتعاقدة لإقامة الشراكات مع الدول الأخرى، والصناعة، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، والمؤسسات المالية وأصحاب المصلحة الآخرين بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛

٨- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن تنفيذ البرنامج بشكل شامل؛

٩- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قراري الجمعية العمومية ٣٦-٢ و ٣٦-٣.

البند ٣٣ من جدول الأعمال: استبدال الهالونات

١-٣٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/67، المقدمة من المجلس، والمتضمنة تقريراً مرحلياً عن تطوير بدائل للهيدروكربونات المهلجنة (الهالونات) المستخدمة في أجهزة إخماد الحرائق على متن الطائرات المدنية. وشملت الورقة قراراً مقترحاً للجمعية العمومية، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٢ - استبدال الهالونات، بشأن التقدم المستمر صوب تطوير بدائل قابلة للاستمرار للهالونات في أجهزة إخماد الحرائق على متن الطائرات المدنية. ويحتوي القرار أساساً على أطر زمنية تلزم باستبدال الهالونات في مراحل الطائرات المدنية وأجهزة الإطفاء اليدوية وأجهزة إطفاء المحرك ووحدة القدرة الثانوية (الاحتياطية). وجرى التأكيد على أهمية المضي في تطوير بدائل مناسبة للهالونات من أجل جهاز إطفاء الحريق بمستودع البضائع وشجعت الدول على نصح مستعملي الهالونات المعاد استخدامها على ضمان أن الهالونات التي في حوزتهم متماشية مع معيار الأداء الدولي أو الحكومي المعترف به. وأخيراً، دعا القرار الدول إلى إبلاغ الأيكاو بمخزونات الهالونات لديها لكي يتسنى تقديم تقرير بهذا الصدد إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

٢-٣٣ جرى الاعراب خلال المناقشات عن تأييد قوي للالتزام الصارم بالأطر الزمنية المحددة في مشروع قرار الجمعية العمومية. وبالإضافة إلى ذلك، دعت اللجنة الدول إلى إبلاغ الأيكاو بانتظام بمخزونات الهالونات لديها.

٣-٣٣ قدم المجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) ورقة معلومات (A37-WP/197) بهذا الصدد.

٤-٣٣ بالنظر إلى المناقشة، تقدم اللجنة القرار التالي لتعتمده الجلسة العامة:

القرار ١/٣٣: استبدال الهالونات

لما كانت الهالونات تسهم في تغير المناخ وهناك اتفاق عالمي على عدم إنتاجها بسبب موادها الكيميائية التي تستنفد الأوزون وكانت تستخدم كعامل لإطفاء الحرائق في طائرات النقل التجاري على مدار ٤٥ سنة؛

وإدراكاً لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالون المتاحة وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية إزاء عدم تطوير بدائل الهالونات بالنسبة لجميع أجهزة إطفاء الحرائق على متن الطائرات المدنية؛

وإدراكاً لقيام الفريق العامل المعني بحماية أجهزة الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل تطبيق من تطبيقات الهالون بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛

وإدراكاً لوجود شروط صارمة لكل تطبيق من تطبيقات الهالون، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تلبيتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛

وإدراكا لحظر إنتاج وتصدير/استيراد الهالونات بموجب اتفاق دولي، ومن ثم توجد الهالونات في المقام الأول من خلال إعادة تدوير الامدادات القائمة. وبناء عليه، ينبغي مراقبة عملية إعادة تدوير غازات الهالونات بصرامة تقاديا لإمكانية تسرب الهالونات الملوثة الى صناعة الطيران؛

وإدراكا لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية على البدائل التي لا تشكل خطرا غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها؛

وإدراكا لوجود بدائل للهالونات في المراحيض، وإحراز تقدم في تطوير بدائل الهالونات في الأجهزة المحمولة لإطفاء الحرائق، ينبغي تكثيف العمل على تطوير بدائل الهالونات لمقصورة البضائع وأجهزة إطفاء الحرائق بالمحركات/وحدات الطاقة المساعدة، وأن عمليات الاستعراض المنتظمة ضرورية لتقييم وفهم أثر بدائل الهالونات المحتملة على صناعة الطيران والبيئة.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توافق** على الحاجة الملحة إلى مواصلة تطوير وتطبيق بدائل الهالونات في مجال الطيران المدني؛
- ٢- **تحث** الدول على تكثيف تطوير بدائل الهالونات المقبولة في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع والمحركات/ ووحدة الطاقة المساعدة ومواصلة العمل نحو تحسين مستوى بدائل الهالونات لأجهزة الإطفاء المحمولة؛
- ٣- **تكلف** المجلس أن يضع التزام لاستبدال الهالونات يُطبق جدول زمني على النحو التالي:
 - في أجهزة إطفاء الحرائق في المراحيض المستخدمة في الطائرات المصنعة بعد تاريخ محدد في سنة ٢٠١١.
 - في أجهزة إطفاء الحرائق المحمولة المستخدمة في الطائرات المصنعة بعد تاريخ محدد في سنة ٢٠١٦.
 - في المحركات ووحدة الطاقة المساعدة بالنسبة للطائرات التي يتم التقدم بطلب للحصول على ترخيص لطرزها بعد تاريخ محدد في سنة ٢٠١٤؛
- ٤- **تكلف** المجلس بإجراء عمليات استعراض منتظمة عن حالة بدائل الهالونات المحتملة دعما لتواريخ التنفيذ المتفق عليها نظرا للحالة المتطورة بخصوص ملاءمة عوامل بدائل الهالونات المحتملة لأنه لا يزال يجري تحديدها واختبارها وترخيصها وتنفيذها؛
- ٥- **تحث الدول** على إبلاغ مصنعي الطائرات لديها، ومنظمات الصيانة المعتمدة، والمشغلين الجويين، وموردي المواد الكيميائية، والشركات المعنية بإطفاء الحرائق للتأكد من نوعية الهالونات التي في حوزتهم أو المقدمة من الموردين بواسطة إجراء اختبار فعال أو ترخيص يصل مستوى أداء دولي أو معترف به على صعيد الدولة. وتُحث الدول أيضا على أن تلتزم بأن تقدم الأجهزة الجيدة للمشغلين الجويين، ومنظمات الصيانة المعتمدة، والمصنعين وسيلة لمطالبة موردي الهالونات بوثائق ترخيص تثبت نوعية الهالونات بما يصل الى مستوى معمول به ومعترف به دوليا؛

٦- **تشجيع** الايكاو على مواصلة التعاون مع الفريق العامل الدولي المعني بحماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالونات التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالونات في الطيران المدني؛

٧- **تحث** الدول على إبلاغ الإيكاو بمخزون الهالونات لديها، وتكلف الأمين العام بتقديم تقرير عن النتائج إلى المجلس. بالإضافة إلى ذلك، يُكلف المجلس بتقديم تقرير عن حالة مخزون الهالونات في الدولة إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية؛

٨- **أن تقرر** قيام المجلس بتقديم تقرير للدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن التقدم المحرز بشأن تطوير بدائل الهالونات لمقصورات البضائع، وأجهزة إطفاء الحرائق في المحركات/وحدات الطاقة المساعدة، وكذلك وضع بدائل الهالونات بالنسبة لأجهزة الإطفاء المحمولة؛

٩- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-١٢.

- انتهى -