



## الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٢٥ من جدول الأعمال: متابعة المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (٢٠١٠)

تقرير حول تنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن

السلامة ٢٠١٠ حول الموضوع ٢-٣

(مبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة)

(ورقة مقدمة من الأمين العام)

### الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة في التذييل تقريراً حول الإجراءات المتخذة بناءً على التوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة ٢٠١٠ حول الموضوع ٢-٣ من جدول الأعمال (مبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة). وتعالج هذه التوصيات مواضيع رئيسية ثلاثة:

- تأمين الوصول في جميع الظروف إلى بيانات الطيران اللازمة لدعم التحقيقات في الحوادث والوقائع (التوصيتان ٢-٣-أ، د)؛
- تحسين مراقبة ورصد رحلات واتصالات الطائرات العاملة في مناطق محيطية/ناحية وتوفير خدمات البحث والإنقاذ الملائمة في الوقت المناسب وحيث تدعو الحاجة (التوصيتان ٢-٣-ب، هـ)؛
- مراجعة المتطلبات القائمة بشأن أنشطة مقصورة القيادة والقائمة المرجعية وتصميم إجراءات التشغيل الموحدة (التوصية ٢-٣-ج).

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تحيط علماً بالتقرير وتقرّ أنشطة الايكاو المقررة الواردة فيه وتحتّ الدول وأصحاب المصلحة الآخرين على اتخاذ التدابير التي يدعو إليها كتاب المنظمة AN 12/53.1-10/56 والتوصيات القادمة.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي A.
الآثار المالية:	ستتفد الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه وفق سلم الأولويات باستخدام الموارد المتوفرة ضمن الميزانية المعتمدة للفترة ٢٠١١ - ٢٠١٣ تكملها المساهمات الطوعية المقدمة إلى صندوق سلامة الطيران SAFE.
المراجع:	Doc 9935, Report of the High-level Safety Conference 2010 <a href="http://www2.icao.int/en/HLSC/default.aspx">http://www2.icao.int/en/HLSC/default.aspx</a>

التذييل

تقرير حول تنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة ٢٠١٠ حول الموضوع ٣-٢  
(مبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة)

١- تأمين الوصول إلى البيانات اللازمة لدعم التحقيقات في الحوادث والوقائع

تعليقات عامة			
١	رغم أنّ عدم تحديد موقع حطام طائرة نقل عام تعرّضت لحدث والمسجّلات الخاصة بها أمر نادر وإن كان ممكناً. لقد كان هناك على الأقلّ حالات أربع منذ ١٩٧٣ اختفت فيها الطائرات فوق أعالي البحار ولم يتسنّ تحديد موقعها. استنتج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة ٢٠١٠ أنه من غير المقبول ألا يتمّ التحقيق في حادث بالكامل بسبب انعدام البيانات المسجّلة.		
٢	حتى عندما يتسنى استعادة المسجّلات والتحقيق في الحطام، غالباً ما تكون تلك العمليات طويلة (حتى سنة وأكثر) ومكلفة جداً (عدة ملايين من الدولارات). وينبغي أخذ ما تقدم في الحسبان لدى تقييم كلفة/فائدة الحل المتوخى لمعالجة المسألة.		
٣	فيما ينبغي أن ينصب تركيز معظم الأنشطة بشكلٍ رئيسي على تأمين البيانات المسجّلة، إلّا أنّها ستساعد أيضاً على تحديد موقع الحطام الذي يشكل كذلك مجال التركيز الرئيسي لأيّ تحقيق في حادث.		
الأهداف	الاجراء قيد النظر والتعليقات	الوضع الراهن	الجدول الزمني
١-١	منارات تحديد المواقع تحت الماء (ULB)		

مضاعفة احتمال تحديد موقع طائرة تحت الماء عبر إدخال التحسين التالي على منارات تحديد المواقع تحت الماء:	منارات تحديد المواقع تحت الماء العاملة لمدة ٩٠ يوماً	وضع فريق خبراء مسجّلات الطيران التابع للإيكاو (FLIRECP) قواعد وتوصيات دولية تتطلب:	من المقرر أن يعتمد المجلس قواعد وتوصيات دولية جديدة في ٢٠١٢ مع اقتراح إمكانية تطبيقها ابتداءً من ٢٠١٨/١/١.
(أ) زيادة مدة الحياة التشغيلية لإشارة محدّد الموقع من ٣٠ يوماً إلى ٩٠ يوماً عبر تحسين منارات تحديد المواقع تحت الماء والبطاريات؛	(أ) تتوفر حالياً في الأسواق منارات تحديد مواقع تحت الماء تعمل لمدة ٩٠ يوماً. يتجاوز سعر الواحدة منها حالياً بمئة دولار أمريكي سعر منارة تحديد المواقع تحت الماء العاملة لمدة ٣٠ يوماً لكن لا بدّ أن يتلاشى الاختلاف في السعر مع تزايد الإنتاج.	(أ) حياة تشغيلية منتها ٩٠ يوماً لمنارات تحديد المواقع تحت الماء العاملة على ٣٧,٥ كيلوهرتز؛	وقد أرسلت الإيكاو كتاب المنظمة رقم SL 10/56 حثّت فيه الدول على تشجيع المشغلين الجويين الخاضعين لإشرافها على استخدام منارات تحديد مواقع تحت الماء تبلغ مدّة بثّها ٩٠ يوماً ("منارة التسعين يوماً"). ومن المقترح التوصية باستخدام منارات التسعين يوماً في أسرع وقت ممكن وفرضه لدى شراء منارات جديدة أو حين يكون هناك حاجة إلى تبديل بطاريات منارات تحديد المواقع تحت الماء في نهاية مدة عملها المضمونة (٦ سنوات).
(ب) وزيادة نطاق إشارة منارة تحديد الموقع تحت الماء من كيلومترين إلى ٨ كيلومترات (النطاق الإسمي) عبر فرض حمل منارة أخرى لتحديد الموقع تحت الماء تعمل على ٨,٨ كيلوهرتز.	(ب) مواصفات منارات تحديد المواقع تحت الماء العاملة على ٣٧,٥ كيلوهرتز تحددها جمعية مهندسي المحركات وترد في 8045 (AS) SAE. وتخضع هذه المواصفات للمراجعة حالياً وستوضع اللمسات الأخيرة عليها في بداية ٢٠١١. وستتطلب حياة تشغيلية دنيا منتها ٩٠ يوماً.	(ب) وحمل منارة تحديد مواقع تحت الماء عاملة على ٨,٨ كيلوهرتز.	
	(أ) منارات تحديد المواقع تحت الماء العاملة على ٨,٨ كيلوهرتز التكنولوجيا ناضجة بما أنّها مستخدمة على متن الطائرات العسكرية، ولكن ينبغي أن تحصل منارات تحديد المواقع تحت الماء العاملة على ٨,٨ كيلوهرتز على ترخيص للاستعمال على متن الطائرات المدنية.	(ب) ستراجع لجنة الملاحة الجوية المقترح خلال دورة خريف ٢٠١٠ وينبغي بعد ذلك توزيعه على الدول للإدلاء بتعليقاتها.	

		<p>(ب) تتمتع معظم السفن بالقدرة على تلقي اشارات على موجة ٨,٨ كيلوهرتز على عكس منارات تحديد المواقع تحت الماء الحالية العاملة على ٣٧,٥ كيلوهرتز والتي تتطلب أجهزة تنصت متخصصة.</p> <p>(ج) يقدر سعر منارة تحديد المواقع تحت الماء العاملة على ٨,٨ كيلوهرتز بـ ٢٠٠٠ دولار دون التركيب.</p> <p>(د) ستوصل منارة تحديد المواقع تحت الماء العاملة على ٨,٨ كيلوهرتز بالطائرة بدلاً من وصلها بالمسجلات كما هي الحال بالنسبة إلى منارة تحديد المواقع تحت الماء العاملة على ٣٧,٥ كيلوهرتز.</p>	
<b>٢-١ المسجلات القابلة للنشر والتعويم الحر</b>			
<p>سيراجع فريق خبراء مسجلات الطيران التابع للإيكاو (FLIRECP) استنتاجات فريق إنقاذ بيانات الرحلة (FDRG) خلال اجتماعه المقبل في الفصل الثاني من ٢٠١١، وسيقرر آنذاك ما إذا كان سيقتراح قواعد وتوصيات دولية.</p>	<p>ما زالت الخيارات المختلفة تخضع للتقييم عبر فريق إنقاذ بيانات الرحلة (FDRG) الذي أنشئ برعاية مكتب التحقيقات والتحليل (BEA) الفرنسي وهو أحد شركاء الإيكاو.</p>	<p>(أ) التكنولوجيا ناضجة بما أنها مستخدمة على متن الطائرات العسكرية. ستصبح الأجهزة المدنية المرخصة متوافرة قريباً.</p> <p>(ب) يمكن لاستخدام المسجلات القابلة للنشر/التعويم الحر أن يحسن إنقاذ مسجلات بيانات الطيران (FDR) ومسجلات صوت قمرة القيادة (CVR) بشكل كبير. كما سيسمح بتحقيق تحسن في تحديد موقع الحطام بحد ذاته بما أن المسجلة مقرونة بجهاز إرسال لتحديد موقع الطوارئ (ELT).</p> <p>(ج) كلفة التجهيز والتركيب بالنسبة إلى الطائرات الموجودة مرتفعة ولكن من المحتمل أن تنخفض بعض الشيء بالمقارنة مع كلفة المسجل وجهاز الإرسال لتحديد موقع الطوارئ الحاليين بالنسبة إلى الأنواع الجديدة من الطائرات.</p>	<p>تسهيل استرجاع مسجلات بيانات الطيران (FDRs) ومسجلات صوت قمرة القيادة (CVRs) من خلال استخدام مسجلات تنقزف لحظة الارتطام.</p>

٣-١ نقل بيانات الرحلة المستمر والمستحث	
<p>(أ) تأمين الوصول إلى بيانات الرحلة فور وقوع الحادث. (ب) تأمين بيانات الرحلة حتى في حال لم يتم إنجاز مسجلات بيانات الرحلة (FDR) ومسجلة صوت قمرة القيادة (CVR). (ج) تأمين إشارة أبكر إلى وقوع حادث وتسهيل تحديد موقع الحطام ومسجلات الرحلة.</p>	<p>(أ) يبدو أن النقل المستمر للمجموعة الكاملة أو لمجموعة فرعية من أهم بيانات مسجلة الرحلة، ولدى توفر ذلك، لبيانات مسجلة الصور الموجودة على متن الطائرة ليس نهجاً واقعياً على المدى القصير والمتوسط، وذلك لأسباب عديدة منها التركيب والكلفة التشغيلية والقيود التشغيلية التي يفرضها عرض النطاق الترددي لشبكة الاتصالات وطبيعتها.</p> <p>(ب) النقل المستحث لبيانات الرحلة والتي قد تشمل البيانات المجمعة قبل الأحداث الموجبة للعملية خيار أكثر واقعية لكنه يتطلب تجهيزات مهمة في حالة التعديل. ولكن يمكن استخدام هذا التجهيز أيضاً للقيام برصد بيانات الرحلة مما يسمح بتحقيق فوائد تشغيلية.</p> <p>(ج) هناك خيار ثالث قيد البحث حالياً ألا وهو إدخال البارامترات الأساسية (كالموقع والارتفاع والسرعة والاتجاه والتعجيل) في رسائل مراقبة عمليات الطيران ونظام توجيه اتصالات الطائرات والابلاغ الجوي (AOC ACARS).</p> <p>(د) يقوم فريق عمل دولي، برعاية مكتب التحقيقات والتحليل (BEA) الفرنسي، بتقييم طرق التطبيق الأكثر فعالية، بما في ذلك المعايير التي ينبغي استخدامها لمباشرة البحث وأثر التصرفات غير المعتادة للطائرة على الاتصال المستحث. ومن المتوقع أن تنجز المراجعة قبل نهاية سبتمبر وأن يرسل التقرير إلى الأيكاو للمزيد من الإجراءات.</p>
<p>من المقرر أن يتم اعتماد القواعد والتوصيات الدولية الجديدة من قبل المجلس خلال ٢٠١٢، وتواريخ التنفيذ المقترحة هي:</p> <p>(أ) ١ يناير ٢٠١٨ لأنواع الطائرات الجديدة،</p> <p>(ب) ١ يناير ٢٠٢٠ للطائرات الجديدة من نوع مرخص لأول مرة قبل ١ يناير ٢٠١٨.</p>	<p>(أ) لقد وضع فريق خبراء مسجلات الطيران التابع للإيكاو (FLIRECP) قواعد وتوصيات دولية تفرض على الطائرات التي تقوم برحلات طويلة المدى فوق الماء والتي تتجاوز كتلة الإقلاع المرخصة القصوى الخاصة بها ٢٧٠٠٠ كيلوغرام التزود بوسيلة تسمح بنقل ما يكفي من المعلومات أوتوماتيكياً لتحديد موقع حادث فوق الماء ضمن مسافة ٤ أميال بحرية.</p> <p>(ب) ستراجع لجنة الملاحية الجوية هذا المقترح خلال دورة خريف ٢٠١٠ حيث سيتم بعد ذلك توزيعه على الدول لتدلي بتعليقاتها.</p> <p>(ج) ستوضع مواد إرشادية حول الوسائل التي تسمح بتلبية هذا الشرط استناداً إلى نتائج العمل الذي جرى بشأن نقل بيانات الرحلة المستمر والمستحث.</p>

٢- تحسين مراقبة ورصد رحلات واتصالات الطائرات العاملة في مناطق محيطية/ناحية وتوفير خدمات البحث والإنقاذ (SAR) الملائمة وفي الوقت المناسب وحيث تدعو الحاجة

تعليقات عامة			
الأهداف	الاجراء قيد النظر والتعليقات	الوضع الراهن	الجدول الزمني
١-٢ تحسين مراقبة ورصد رحلات واتصالات الطائرات العاملة في مناطق محيطية/ناحية			
توفير خدمات البحث والإنقاذ الملائمة وفي الوقت المناسب عبر تحسين المراقبة ورصد الرحلات والاتصالات.	<p>هناك مساحات شاسعة فوق المحيطات والمناطق النائية حيث تحديد موقع الطائرة في الوقت الحقيقي والاتصالات المباشرة بين الجو والأرض غير متوفرة. ولكن هناك تشكيلة من الآليات التكنولوجية الناضجة مستخدمة لإقامة وصلة بيانات من الطيار الى مراقبة الحركة الجوية تسمح بنقل البيانات بشكل أكثر تواتراً حول الموقع ومعلومات أخرى إلى هياكل متعددة على الأرض. وتستخدم هذه الآليات وصلة البيانات بشكل ما، بالإضافة إلى الاتصالات بواسطة السوائل في معظم الحالات. وقد بات استخدام عقد الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-C) والاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات (CPDLC) شائعاً في بعض المناطق، ولكن هدفهما الرئيسي يتمثل في السماح بخفض الحدود الدنيا للفصل وبالتالي تحقيق فوائد على صعيد الكفاءة. وهناك حاجة إلى تقييم المدى الذي يمكن فيه لوصلات البيانات الحالية أن تقضي إلى فوائد من خلال توفير خدمات بحث وإنقاذ أكثر ملاءمة وفي وقت أنسب.</p>	<p>لقد أنجز فريق الخبراء المعني بوصلة البيانات التشغيلية (OPLINK) القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية والمواد الإرشادية لدعم تطبيق عقد الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-C) والاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات (CPDLC). وبرنامج عمله الحالي مصمم جزئياً لتشجيع استخدام هذه التطبيقات، كما يشتمل على تقييم إضافي للتغييرات التي قد تكون ضرورية لتحسين المراقبة ورصد الرحلة والاتصالات في المناطق المحيطية/الناحية، على ضوء الشواغل الأخيرة. وسيشمل هذا التقييم:</p> <p>(أ) استعراض القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية الموجودة.</p> <p>(ب) البدائل التكنولوجية لعقد الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-C) والاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات (CPDLC).</p>	<p>سترفع مقترحات فريق الخبراء المعني بوصلة البيانات التشغيلية (OPLINK) لتحسين المراقبة ورصد الرحلة والاتصالات إلى لجنة الملاحة الجوية في منتصف ٢٠١١.</p> <p>سنقترح الأمانة العامة خلال دورة خريف ٢٠١٠ على لجنة الملاحة الجوية إقامة آلية لمراجعة إجراءات الإيكاو الخاصة بانقطاع الاتصالات اللاسلكية، على ضوء الحوادث الأخيرة والفوارق الإقليمية.</p> <p>ويجري الآن إعداد كتاب منظّمة بحثّ الدول على اتخاذ اجراءات لاستخدام التكنولوجيا المتوفرة لتحسين الاتصالات وخدمات البحث والإنقاذ فوق المناطق المحيطية والناحية. ويعتمد هذا الكتاب على العمل الجاري ضمن إطار فريق الخبراء المعني بوصلة البيانات التشغيلية (OPLINK) والفريق العامل المشترك بين الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية والمعني بموامة اجراءات البحث والإنقاذ الجوية والبحرية. ومن المتوقع أن يكون كتاب المنظمة ذاك جاهزاً بحلول ٢٠١١.</p>

	<p>ج) استعراض البرامج البحثية الحالية كمبادرة تحسين اقتفاء الموقع المحيطي والرصد (OPTIMI) الممولة من قبل المشروع المشترك لبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد (SESAR) والتي من المتوقع أن تقضي إلى توصيات في وقت ما خلال الشتاء القادم.</p>		
<p>٢-٢ توفير خدمات البحث والانتقاد الملائمة في الوقت المناسب حيث تدعو الحاجة</p>			
<p>من المتوقع نشر دليل الاستجابة لحالات الطوارئ على متن الطائرة (IFER) في أواخر ٢٠١٠. ستنتظر لجنة الملاحة الجوية في التوصيات التي ستصدر عن الفريق العامل المشترك بين الايكاو والمنظمة البحرية الدولية المعني بمواصلة اجراءات البحث والانتقاد الجوية والبحرية (ICAO/IMO JWG SAR) في ٢٠١١.</p>	<p>يجري حالياً تنفيذ العديد من المبادرات للنتقدم في إضفاء الطابع دون الاقليمي على خدمات البحث والانتقاد في افريقيا والشرق الاوسط والمحيط الهادئ. وقد استضافت الامارات العربية المتحدة منتدى للايكاو حول خدمات البحث والانتقاد الخاصة بالطيران المدني العالمي في أبو ظبي من ٢١ إلى ٢٢ يونيو ٢٠١٠. كما عقدت ندوتان اقليميتان حول خدمات البحث والانتقاد في إقليمي خدمات البحث والانتقاد: الشرق الأوسط وافريقيا الغربية والوسطى (القاهرة، مايو، والنيجر، يونيو ٢٠١٠، على التوالي).</p>	<p>أ) توصلت الايكاو والمنظمة البحرية الدولية إلى أنه "في مناطق كثيرة من العالم، الطريقة الأسرع والأكثر فعالية وكفاءة للتوصل إلى إقامة خدمة بحث و انتقاد عالمية هي انشاء نظم إقليمية مرتبطة بكل منطقة محيطية وقارة". تدعم هذا الاستنتاج نتائج عمليات تدقيق مراقبة السلامة التي أشارت إلى بعض مواطن القصور الكبيرة في أنشطة البحث والانتقاد. ومن بين ١١٣ دولة خضعت للتدقيق حتى نهاية ٢٠٠٨:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ٧٠% لم تكن قد كفلت التنسيق بين منظمات البحث والانتقاد الخاصة بكل منها وتلك التابعة للدول المجاورة.</li> <li>• ٦٥% من الدول التي خضعت للتدقيق لم تبرم اتفاقات ثنائية في مجال البحث والانتقاد مع الدول المجاورة.</li> <li>• حوالي ٥٠% من الدول التي خضعت للتدقيق لم يكن لديها من إطار لنظم البحث والانتقاد ولا توفر يدا عاملة ماهرة تضطلع بالوظائف التنسيقية والتشغيلية.</li> <li>• حوالي ٥٠% من الدول التي خضعت للتدقيق لم تكن قد أعدت خطط عمل تفصيلية للقيام بعمليات البحث والانتقاد.</li> </ul>	<p>تحسين توفير خدمات البحث والانتقاد الملائمة في الوقت المناسب.</p>

		<p>(ب) أقرت الدورة ١٦ للفريق العامل المشترك بين الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية المعني بموامة اجراءات البحث والانتقاذ الجوية والبحرية (ICAO/IMO JWG SAR/16) المنعقدة عام ٢٠٠٩ بالتطبيق غير المناسب لإجراءات الإنذار الخاصة بالبحث والإنقاذ كإحدى نواحي إدارة الحركة الجوية التي تحتاج إلى معالجة. وتقدم الفرق بالعديد من التوصيات المتعلقة بإجراءات الإنذار وأجهزة الإرسال لتحديد مواقع الطوارئ (ELTs) والحاجة إلى تحديث الدليل الدولي للبحث والانتقاذ الجوي والبحري. وستتابع الدورة ١٧ للفريق (JWG SAR/17) التي ستعقد في بريمن من ٢٧ سبتمبر إلى ١ أكتوبر ٢٠١٠ النظر في هذه المسائل.</p> <p>(ج) ويجري حالياً وضع دليل للاستجابة لحالات الطوارئ على متن الطائرة (IFER) يعالج حالات الطوارئ الخاصة بالأمن والسلامة.</p>	
--	--	--	--

٣- مراجعة المتطلبات القائمة بشأن أنشطة مقصورة القيادة والقائمة المرجعية وتصميم إجراءات التشغيل الموحدة

تعليقات عامة			
غداة المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة ٢٠١٠، أجرت الأمانة العامة للإيكاو استعراضاً لقواعد وتوصيات الإيكاو الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الإرشادية لتحديد المتطلبات التي ينبغي تعديلها لتعكس بدقة أكبر أفضل الممارسات في مجالات أنشطة مقصورة القيادة والقائمة المرجعية وتصميم اجراءات التشغيل الموحدة. ولقد سمح هذا الاستعراض بالتعرف إلى مجالين يرد وصفهما أدناه يستوجبان التعديل.			
الأهداف	الاجراء قيد النظر والتعليقات	الوضع الراهن	الجدول الزمني
<b>١-٣ أنشطة مقصورة القيادة</b>			
إدخال مفهوم المراحل الحرجة من الرحلة في أحكام الإيكاو وتحديد الأنشطة المقبولة خلال هذه المراحل.	<p>(أ) لقد أدخلت بعض الدول مفهوم المراحل الحرجة من الرحلة (غالباً ما تحدد على أنها "جميع الأنشطة الأرضية التي تشمل سير الطائرة على الممرات والإقلاع والهبوط وجميع عمليات الطيران التي تجري على ارتفاع أقل من ١٠٠٠٠ قدم، باستثناء الطيران المستقيم") والتي تحصر أنشطة أعضاء الطاقم في تلك اللازمة للتشغيل الآمن للطائرة خلال المراحل الحرجة من الرحلة.</p> <p>(ب) مفهوم المراحل الحرجة من الرحلة غير وارد في أحكام الإيكاو وينبغي إدراجه فيها.</p>	<p>ستوصي الأمانة خلال دورة خريف ٢٠١٠ للجنة الملاحة الجوية بأن يستعرض فريق الخبراء المعني بالعمليات (OPSP) المسألة ويتقدم بتوصيات من المتوقع أن يباشر فريق الخبراء المعني بالعمليات (OPSP) الاستعراض، خلال الاجتماع الذي سيعقده في نوفمبر ٢٠١٠، إذا ما وافقت لجنة الملاحة الجوية.</p>	<p>من المقرر إجراء استعراض أولي للتعديل المقترح من قبل لجنة الملاحة الجوية في ٢٠١١.</p>

٢-٣ القائمة المرجعية وتصميم إجراءات التشغيل الموحدة	
<p>من المقرر إجراء استعراض أولي للتعديل المقترح من قبل لجنة الملاحة الجوية في ٢٠١١.</p> <p>ستوصي الأمانة خلال دورة خريف ٢٠١٠ لجنة الملاحة الجوية بأن يستعرض فريق الخبراء المعني بالعمليات (OPSP) المسألة ويتقدم بتوصيات.</p> <p>من المتوقع أن يباشر فريق الخبراء المعني بالعمليات (OPSP) الاستعراض، خلال الاجتماع الذي سيعقده في نوفمبر ٢٠١٠، إذا ما وافقت لجنة الملاحة الجوية.</p>	<p>أ) الأحكام الخاصة بالقوائم المرجعية وأحكام التشغيل الموحدة واسعة النطاق إلى حد ما واردة في التذييل ٦، PANS-OPS، المجلد الأول، الجزء الثالث، الوثيقة - Doc 9376 - إعداد دليل للعمليات والوثيقة - Doc 9683 - دليل التدريب الخاص بالعوامل البشرية. تشمل المجالات الخاضعة للاستعراض:</p> <p>ب) ١- تحسين الاحالات المرجعية بين مختلف الأحكام المذكورة في أ) أعلاه.</p> <p>٢- إدخال مفهوم "الطيار قائد الطائرة" و"رصد الطيار" فيما يتعلق باستخدام القوائم المرجعية في PANS-OPS مع تطبيق أفضل ممارسات الصناعة والاعتبارات الخاصة بالعوامل البشرية.</p> <p>٣- يجب توسيع المواد الإرشادية المتعلقة بمتطلبات إجراءات التشغيل الموحدة (SOPs) لكل مرحلة من مراحل الرحلة واستخدام القوائم المرجعية العادية بحيث تتناول الأنشطة/القوائم المرجعية المناسبة للمراحل الحرجة من الرحلة. سيجري تطوير هذه المواد مع أخذ مبادئ إدارة السلامة في الاعتبار، لاسيما تحديد المخاطر وتحليلها.</p> <p>تحديث الأحكام المتعلقة بالقوائم المرجعية وإجراءات التشغيل الموحدة في التذييل ٦ - تشغيل الطائرات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطائرات، المجلد الأول - إجراءات الرحلة، الجزء الثالث (Doc 8168, PANS-OPS)</p>