



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البنود رقم ٣٠ و ٣١ و ٣٢ و ٣٣ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق وعن البنود رقم ٣٠ و ٣١ و ٣٢ و ٣٣ من جدول الأعمال. ويُوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرارات ١/٣٠ و ٢/٣٠ و ١/٣١ و ٢/٣١.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

البند ٣٠ من جدول الأعمال: سلامة الطيران – دعم التنفيذ

تحسين الرقابة على السلامة من خلال التنفيذ بالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة.

٣٠-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/66 التي قدمها المجلس وأبرز فيها" أنشطة المساعدة التي اضطلعت بها الايكاو منذ انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية. وقد أفضت هذه الأنشطة إلى تحقيق تحسينات في مجال السلامة في الدول وإلى تحديد الأولويات وأهداف السلامة المزمع تنفيذها على مستوى الدول والأقاليم. وقدمت ورقة العمل A38-WP/66 أيضا مشروع قرار ليحل محل القرار A3718: التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات التي تشوب السلامة. واتفقت اللجنة على أن تؤكد في إطار القرار أهمية التعاون والمساعدة.

٣٠-٢ واستعرضت اللجنة ورقتي العمل WP/231 و WP/259 المقدمتين من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، وأشارت إلى المبادرات الرامية لمعالجة مخاطر السلامة على المستوى الإقليمي، من خلال المجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران من أجل منع الحوادث و/أو الوقائع الكبيرة الناجمة عن المسائل المتعلقة بسلامة المدرج، وارتظام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة، وفقدان السيطرة أثناء الطيران، فضلا عن المساعدات الهادفة إلى تشجيع الدول على دعم المجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران في الأقاليم التابعة لها. وحُثت الدول في ورقة العمل WP/259 على تشجيع الجهود الإقليمية في أمريكا الجنوبية لتطوير الطيران المدني الآمن والمنتظم من خلال وضع الأهداف للعام ٢٠١٦ في مجالي السلامة والملاحة الجوية. وفي ورقة العمل A38-WP/215، ركزت اللجنة الإفريقية للطيران المدني على عمل الهيئات الإقليمية داخل إقليم أفريقيا والمحيط الهندي من أجل تعزيز قدرات المراقبة في مجال السلامة وتبديد الشواغل البارزة في مجال السلامة. وقدم نظام مراقبة سلامة الطيران وأمنه في الكاريبي ورقة المعلومات A38-WP/328، ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومولث الدول المستقلة ورقة العمل A38-WP/120، والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا ورقة العمل WA38-WP/303.

٣٠-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/155 التي قدمتها اندونيسيا، وورقة العمل A38-WP/352 التي قدمتها فيتنام، وورقة العمل A38-WP/101 والتصويب رقم ١ المقدمين من الولايات المتحدة، وركزت جميع الورقات على الحاجة إلى المفتشين في مجال سلامة الطيران حيث تصف كل ورقة منها بعض الجوانب المختلفة. وأقرت اللجنة أن العديد من الدول تواجه تحديا في توظيف مفتشي سلامة الطيران المؤهلين وتدريبهم والاحتفاظ بهم، وأن استيعاب تطوير خبرات المفتشين في عمل برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران سيساعد في تحسين سلامة الطيران على المستوى العالمي. وطلبت ورقة العمل A38-WP/101 التي حظيت بتأييد واسع النطاق أن يوجه المجلس الأمانة العامة للعمل على وضع أحكام ومواد إرشادية للحكومات بشأن الكفاءات الشاملة لمفتشي السلامة وقد أبلغت الأمانة العامة أن ذلك العمل جار بالفعل، وأشارت اللجنة إلى أنه ما زال يتعين الاضطلاع بمزيد من الأعمال.

٣٠-٤ وأبلغت اللجنة أنه لكي تواصل الايكاو العمل على تنسيق التعاون الاقليمي وتقدم المساعدة لكل الدول وأصحاب المصلحة، بما في ذلك الدول والهيئات الإقليمية والمؤسسات المالية وقطاع الصناعة، وينبغي عليها أن تتخبط بقوة في دعم الدول التي تحتاج إلى المساعدة. وكان هذا نقطة تركيز مشروع النص الوارد في ورقة العمل A38-WP/66، الذي وافقت اللجنة أنه ينبغي تعديله لكي يأخذ في الاعتبار الاقتراحات الواردة في ورقة العمل A38-WP/84، المقدمة في إطار البند ٢٧ من جدول الأعمال من ليتوانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول).

٣٠-٥ وفي ضوء المناقشة، وافقت اللجنة أن تقدم القرار التالي لكي تعتمده اللجنة العامة:
القرار ١/٣٠ : السلامة المساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة عن طريق تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

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 وفردا؛ 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 عمليات التدقيق وبعثات التحقق المنسقة التابعة للايكاو التي تُجرى وفقا لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول المتعاقدة لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرض لمراقبة السلامة الجوية، وأنه تم تحديد شواغل بارزة في مجال السلامة لدى بعض الدول المتعاقدة (SSCs)؛

ولما كانت الايكاو تلعب دورا قياديا في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛

وإذ تقر بأن خطط عمل الايكاو التي تم إعدادها للدول المتعاقدة الفردية تستخدم كقواعد لتقديم المساعدة المباشرة والإرشادات، بتنسيق مع أصحاب المصلحة الآخرين، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضا لمعالجة قلة التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة؛

ولما كان لدى الايكاو 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؛

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

وإذ تقر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS)، يمكن أن يكون مفيدا جدا في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها المزيد من التجانس بفضل وفورات الحجم وتنسيقها على نطاق أوسع نتيجة للتعاون فيما بين الدول المتعاقدة على إنشاء وتشغيل أجهزة مشتركة لمراقبة السلامة؛

وإذ تذكر بأن الدول المتعاقدة مسؤولة عن تنفيذ قواعد الإيكاو القياسية وأنها قد تقرر، في هذا الصدد على أساس طوعي، تفويض مهام معينة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، وأن من المفهوم أن كلمة "الدول" تتضمن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في الحالات التي ينطبق فيها ذلك.

وإذ تُقر بالاعتراف بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في الملحق التاسع عشر وبدورها في الاضطلاع بالمهام المفوضة إليها في مجال إدارة الدولة لشؤون السلامة بالنيابة عن الدول؛

وإذ تقرر بأن المساعدة المتاحة للدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية، لا سيما مع إيلاء الأولوية للدول التي توجد لديها شواغل بارزة في مجال السلامة، سوف يتم تعزيزها إلى درجة كبيرة من خلال وضع استراتيجية موحدة تشترك فيها جميع الدول المتعاقدة والإيكاو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني؛

وإذ تقرر بأن المجموعات الإقليمية القائمة المعنية بسلامة الطيران هدفها هو تحديد الأهداف، والأولويات، والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس للتصدي لأوجه القصور المتعلقة بالسلامة في كل إقليم مع ضمان اتساق الإجراءات وتنسيق الجهود؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تكلف المجلس، في شراكة مع جميع الشركاء في مجال سلامة الطيران، بتنفيذ برنامج شامل للمساعدة من شأنه مساعدة الدول المتعاقدة على سد الثغرات التي تم تحديدها من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مع إيلاء الأولوية إلى تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة؛

٢- تكلف المجلس بتعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، فضلا عن تحديد الأهداف والأولويات والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس لمعالجة الشواغل البارزة وسد الثغرات في مجال السلامة.

٣- 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 والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، من أجل تعزيز السلامة وتقوية القدرات على مراقبة السلامة؛

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

٥- تكلف الأمين العام بمواصلة تشجيع التنسيق والتعاون بين الإيكاو والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، وغيرها من المنظمات التي تضطلع بأنشطة مرتبطة بسلامة الطيران من أجل تخفيض العبء على الدول بسبب عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة والتقليل من الازدواج في أنشطة الرصد؛

٦- تحث الدول المتعاقدة على إيلاء الأولوية القصوى لتسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة لضمان عدم حدوث مخاطر مباشرة لسلامة الطيران المدني الدولي وتلبية الحد الأدنى من الشروط المحددة في القواعد القياسية الواردة في ملاحق الإيكاو؛

٧- تحث الدول المتعاقدة على استخدام برنامج إجراءات الطيران، حيثما يكون ذلك متاحاً، لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء؛

- ٨- تحث الدول المتعاقدة على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛
- ٩- تطلب من جميع الدول المتعاقدة والشركاء المعنيين في مجال سلامة الطيران، حيثما أمكن، مساعدة الدول التي تطلب المساعدة بواسطة الموارد المالية والفنية لضمان التسوية الفورية للشواغل البارزة المحددة في مجال السلامة والاستدامة الأطول أجلاً لنظام الدولة في مجال مراقبة السلامة؛
- ١٠- تشجع الدول المتعاقدة على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى، والصناعة، والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛
- ١١- 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 المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOOs)؛
- ١٢- تطلب من الأمين العام أن يضطلع بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع خطط عمل الإيكاو و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع المساعدة هذه؛
- ١٣- تطلب إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛
- ١٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٨.

مزايا سجل الإيكاو الإلكتروني لشهادة المشغل الجوي

٣٠-٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/90 التي قدمها المجلس بشأن فوائد سجل شهادة المشغل الجوي على الانترنت التي أطلقتها الإيكاو في ديسمبر ٢٠١٢. وقد أشير إلى أنه على الرغم من أن المشاركة في السجل تتطلب تخصيص الموارد، وإلى التكلفة العائدة للدول من السجل قد تفوق الفوائد. وأشارت اللجنة أن سجل شهادة المشغل الجوي قد وضعته الإيكاو إثر اقتراح قدم أثناء انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العامة للإيكاو لوضع سجل على الانترنت من شأنه تزويد الدول بالشفافية عن صحة شهادات المشغلين الجويين ومواكبتها التطورات وسلامة امتثال دولة المشغل، وتيسير عملية الترخيص للحائزين على شهادة المشغل الجوي لكي يعملوا في الدول الأخرى وذلك بتقديم مستودع مركزي للمعلومات الخاصة بالمشغل الجوي. وأقرت اللجنة بأن تقديم البيانات الدقيقة وفي الوقت المناسب من الدول المشغلة الكبرى، سيضع بعض التحديات الأولية وأنه سيتطلب عمل إضافي لتبسيط عملية إدخال البيانات. ووافقت اللجنة على الاجراءات المقترحة في ورقة العمل A38-WP/90 وأيدت ورقة العمل A38-WP/126، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (الاياتا).

٣٠-٧ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A38-WP/125 التي قدمتها الاياتا، وأظهرت فيها الزيادة المتنامية في التوثيق الذي تطلبه الدول من أجل ترخيص عمليات شركات الطيران المسجلة في دول أخرى. وأقرت اللجنة أن المتطلبات غير المنسقة قد أضافت تكلفة كبيرة وعبء إداري. وكما حثت الدورة السادسة والثلاثون للجمعية العمومية للإيكاو، وافقت اللجنة

على أنه ينبغي تشجيع الدول على الاعتراف بصلاحيه شهادات المشغلين الجويين والمواصفات المرتبطة بالعمليات التي أصدرتها الدول الأخرى، والتي تستوفي الشروط الواردة في الملحق ٦- تشغيل الطائرات.

الموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة:

٨-٣٠ وأوجزت ورقة العمل A38-WP/142 التي قدمتها الاياتا حاجة الدول لإنشاء نظم للاعتراف بموافقة الدول الأخرى على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة وذلك استنادا إلى المواد الإرشادية التي ترد في وثيقة الإيكاو Doc 9625، معايير التأهيل لأجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة، المجلد ١-الطائرات (الطبعة الثالثة) والمجلد الثاني- طائرات هليكوبتر (الطبعة الأولى). وأشارت اللجنة إلى أن غياب الاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران من قبل الدول التي يتم تشغيل هذه الأجهزة فيها، قد تسبب في زيادة التكاليف والأعباء الإدارية لسلطات الطيران المدني، وفي تكاليف كبيرة لقطاع الطيران وانخفاض في توافر أجهزة التدريب. كما أشارت اللجنة إلى أن المساعدة المقدمة إلى الدول في إنشاء نظم الاعتراف بأجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة، على أساس الوثيقة Doc9625، ممكن دعمها من خلال الاتحاد الدولي لتدريب الطيارين، المؤلف من الاياتا، والايكاو، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والجمعية الملكية للملاحة الجوية.

٩-٣٠ وعلى ضوء المناقشات التي دارت، قدّمت اللجنة القرار التالي لاعتماده في الجلسة العامة:

القرار ٢/٣٠: الاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة

في حين نشرت وثيقة الإيكاو Doc 9625 - دليل معايير تأهيل أجهزة محاكاة الطيران المستخدمة لأغراض التدريب، المجلد الأول - الطائرات، (الطبعة الثالثة) والمجلد الثاني - المروحيات، (الطبعة الأولى) لتوفير وسيلة لسلطات الدول الأخرى لقبول، دون القيام بتقييمات متكررة، المؤهلات التي تمنحها الدولة التي أجرت التقييمات الأولية والمتكررة لجهاز التدريب على الطيران بالمحاكاة؛

وإذ تدرك أنه على الرغم من وجود آلية متفق عليها دولياً للتنسيق المنصوص عليه في الوثيقة Doc 9625، يعزّز غياب الاعتراف بمؤهلات أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة عمليات التقييم المتعددة ويتسبب بتكاليف مرتفعة للدول وللصناعة؛
وإذ تدرك أن هناك تقدماً بطيئاً نحو تنفيذ نظم للتعرف على الموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة بناء على التوجيهات الواردة في الوثيقة Doc 9625؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على وضع نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة بناء على التوجيهات المتوفرة باستخدام الوثيقة Doc 9625؛

٢- تطلب من المجلس مواصلة الدعم للدول المتعاقدة في إنشاء نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة؛ و

٣- تحث الدول المتعاقدة على مساعدة بعضها البعض في إنشاء نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة.

تحسين التخطيط للتأهب بشأن الصحة العامة في مجال الطيران

٣٠-١٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/35، التي قدمها المجلس، وورقة العمل A38-WP/299 التي قدمتها جمهورية الدومنيكان، وأكدت اللجنة على الفوائد الكبيرة للدول ودعمها للايكافو من أجل أن تواصل برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني. وشجعت الدول والمنظمات الدولية على المساهمة مالية و/أو عينية في الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران. وسلمت اللجنة بتعاون الايكافو مع منظمة الصحة العالمية ومع سائر الشركاء في تنفيذ هذا البرنامج.

التعاون الإقليمي بشأن برامج الدول للسلامة والتحقيقات في الحوادث والوقائع

٣٠-١١ استعرضت اللجنة ورقتي العمل A38-WP/169 و WP/323، اللتان قدمتهما الأرجنتين واليابان على التوالي، ووافقت على أنه ينبغي على الدول التي لديها بعض الخبرات في تنفيذ برامج الدول للسلامة أن تتقاسم المعلومات وتتعاون عبر المجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، ومشاريع برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران أو المحافل الإقليمية المعنية الأخرى لتيسير تنفيذ برامج الدول للسلامة.

٣٠-١٢ وتناولت ورقة العمل A38-WP/339، التي قدمتها كولومبيا أهمية إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع في منطقة أمريكا الجنوبية وذلك للحد من المشاكل الراهنة المتعلقة بالاستقلالية وبالميزانية التي تواجهها الدول في أداء واجباتها المتعلقة بالتحقيق.

٣٠-١٣ وأشارت اللجنة إلى أن إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع سيكون من الأهمية بمكان في مساعدة الدول ذات الموارد البشرية والمالية المحدودة من أجل القيام بواجباتها في التحقيق. وضمن جملة أمور، ستساعد المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع الدول المشاركة في تحقيق وفورات الحجم، وفي ضمان الاستقلال الوظيفي للتحقيقات. ودليل الايكافو بشأن المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع الوثيقة (Doc9946) التي نشرت في مارس ٢٠١١، تتضمن مواد إرشادية للدول في كيفية إنشاء وإدارة منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع على نطاق الإقليم أو الإقليم الفرعي. وهناك حالياً عدة مبادرات من مجموعات دول لإنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، وساعدت الايكافو والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع الدول في هذا الصدد.

٣٠-١٤ وافقت اللجنة على أنه ينبغي مراجعة الأطر القانونية في الدول، وإذا استدعت الحاجة، أن تعدل من أجل السماح بإنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع حسب الاقتضاء، وذلك لتحسين مستوى الامتثال لقواعد وتوصيات الايكافو الدولية ذات الصلة؛ كما وافقت على ضرورة تعزيز مشاريع التعاون الإقليمية لضمان تزويد المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع بدعم فني ومالي مستدام.

٣٠-١٥ وقدمت السلفادور ورقة المعلومات A38-WP/232 وفيتنام ورقة المعلومات A38-WP/343.

البند ٣١ من جدول الأعمال: سلامة الطيران — المسائل الناشئة

١-٣١ استعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/65، المقدمة من المجلس، والتي توفر لمحة عامة عن تقارير السلامة التي أصدرتها الايكاو. ومنذ عام ٢٠١١، نشرت الايكاو تقارير سنوية عن الاتجاهات والمسائل المتعلقة بأهداف خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية. وتدعم هذه التقارير نهجا استباقيا للسلامة من خلال الإبلاغ الدوري عن المؤشرات والاتجاهات ذات الصلة. ونتيجة لذلك، حددت الايكاو ثلاث فئات من الحوادث العالية الخطورة: فقدان السيطرة أثناء الطيران؛ وارتطام الطائرة بالمرتفعات وهي تحت السيطرة، والحوادث التي تحدث في محيط المدرج. واعتبارا من عام ٢٠١٤، يتوقع من المجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران أن تنشر تقارير سنوية تتضمن ملخصات لاتجاهات السلامة في كل إقليم.

٢-٣١ وأحاطت اللجنة علما بمنشورات السلامة الصادرة عن الايكاو، مثل الخطة العالمية للسلامة الجوية، وتقرير الايكاو للسلامة الجوية، وحالة السلامة الجوية العالمية، والتي تساعد في تحديد الأولويات بالنسبة لكل فترة من ثلاثة أعوام. كما اتفقت على أنه ينبغي للمجلس أن يحث الدول الأعضاء على تزويد المجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، إما عن طريق الدول أو من خلال المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة التي تشارك فيها، بالمعلومات والموارد الضرورية لنشر تقارير السلامة الإقليمية، التي من شأنها أن تزيد من قيمة التحليلات العالمية.

٣-٣١ واستعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/36، المقدمة من المجلس، والتي تضمنت تقريرا بشأن التقدم المحرز في تطوير بدائل للهيدروكربونات المهلجنة (الهالون) لاستخدامها في أجهزة الحماية من الحرائق في طائرات الطيران المدني. وتضمنت الورقة قرارا مقترحا للجمعية العمومية ليحل محل قرار الجمعية ٣٧-٩- استبدال الهالونات، بشأن التقدم المتواصل في اتجاه تطوير بدائل الهالون القابلة للاستمرار في أجهزة إخماد الحرائق في الطيران المدني. ويدعو القرار أيضا الدول إلى تحديد ورصد احتياطياتها من الهالونات ونوعيتها، ويدعوها أيضا لإبلاغ الايكاو بصورة منتظمة عن احتياطياتها من الهالونات.

٤-٣١ وعرضت الولايات المتحدة الأمريكية الوثيقة A38-WP/140، التي تؤيد مشروع القرار على النحو المقدم في الوثيقة A38-WP/36، وأبلغت اللجنة بإنشاء لجنة لوضع قواعد لاستبدال الهالونات في مجال الطيران.

٥-٣١ وشددت الوثيقة A38-WP/238، المقدمة من المجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، على أهمية زيادة تطوير وتحديد موعد مستهدف واقعي لاستبدال الهالونات في أجهزة إخماد الحرائق في مقصورة الشحن. ووافق المجلس التنسيق الدولي على اتباع نهج تعاوني، يشمل جميع أصحاب المصلحة، من أجل وضع توصية لصناعة الطيران لإطار زمني لاستبدال الهالونات المستخدمة في مقصورة الشحن في وقت يسمح للمجلس بتقديم تقرير بذلك إلى الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦، على النحو المحدد في مشروع القرار الوارد في الوثيقة A38-WP/36، وكما تم تعديله في الوثيقة A38-WP/238.

٦-٣١ وفي ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على أن تقدم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده:

القرار ١/٣١: استبدال الهالونات

تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛

وإدراكاً بأن الهيدروكربونات المهلجنة (الهالونات) تظل العامل الرئيسي المستخدم لإطفاء الحرائق في أجهزة إطفاء الحريق على متن الطائرات المدنية منذ أكثر من خمسين عاماً؛

- ولما كانت الهالونات لم تعد تُنتج باتفاق عالمي لأن استخدامها يسهم في استنفاد طبقة الأوزون وتغير المناخ؛
وإدراكاً لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالونات المتاحة وعدم التيقن منها 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 الهالونات بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛
وإدراكاً لوجود شروط صارمة لكل تطبيق من تطبيقات الهالونات، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تلبيتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛
وإقراراً منها بأن قطاع تصنيع وضع آليات تسمح بمشاركة الجهات المعنية في إيجاد حلول مشتركة لاستبدال الهالونات في إطفاء الحرائق في المحرك/وحدة الطاقة الثانوية ووضع اطاراً زمنياً واقعياً لمثل هذا الاستبدال في تطبيقات مقصورة البضائع؛
وإدراكاً لحظر إنتاج الهالونات بموجب اتفاق دولي، يتم الحصول على الهالونات حالياً حصرياً من خلال أنشطة الاسترداد والاستصلاح وإعادة التدوير. وبالتالي، ينبغي مراقبة عملية إعادة تدوير غازات الهالونات بصرامة تفادياً لإمكانية تسرب الهالونات الملوثة إلى صناعة الطيران المدني؛
وإدراكاً لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية على البدائل التي لا تشكل خطراً غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها؛
فإن الجمعية العمومية:
- ١- تحث الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف تطوير وتطبيق بدائل الهالونات المقبولة في أجهزة إطفاء ومنع الحرائق في مقصورات البضائع والمحركات/ ووحدات الطاقة المساعدة ومواصلة العمل نحو تحسين مستوى بدائل الهالونات لأجهزة الإطفاء المحمولة؛
 - ٢- تحث الدول على تحديد ورصد مخزون ونوعية الهالونات؛
 - ٣- تشجع 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؛
 - ٤- تشجع الدول على التعاون مع المجموعة الصناعية لتطبيقات محرك وحدة الطاقة الثانوية وفريق عمل استبدال الهالونات في مقصورة البضائع الذي أنشأه المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء؛
 - ٥ تحث الدول على إبلاغ الإيكاو بمخزون الهالونات لديها، وتكلف الأمين العام بتقديم تقرير عن النتائج إلى المجلس.
 - ٦- تكلف المجلس بتقديم تقرير للدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن وضع إطار زمني لاستبدال الهالونات في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع؛
 - ٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٩.

٧-٣١ استعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/37 المقدمة من المجلس، بشأن مستوى تنفيذ شروط الكفاءة في استخدام اللغة الإنجليزية. ونظرا لاعتماد القواعد القياسية في آذار/مارس ٢٠٠٣ وبذل الدول لجهود مستمرة وتحقيق تقدم كبير في تنفيذ شروط الكفاءة في اللغة الإنجليزية، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي تشجيع الدول على استخدام أدوات التنفيذ التي أعدتها الايكاو لشروط الكفاءة اللغوية وأن البند المتعلق بالمرونة إزاء الدول غير الممتثلة للأحكام بحلول ٢٠١١/٣/٥ لم يعد ضروريا.

٨-٣١ في ضوء المناقشة، وافقت اللجنة أن تعرض القرار التالي على الجلسة العامة لاعتماده:

القرار ٢/٣١: الكفاءة في اللغة الإنجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

لما كانت الايكاو قد وضعت لمنع وقوع الحوادث، أحكاما للكفاءة اللغوية لضمان إتقان مسؤولي الحركة الجوية والطيارين وفهمهم للغة الإنجليزية واستخدامهم لها في اتصالات الهاتف اللاسلكي، تشمل شروط وجوب توفر اللغة الإنجليزية بناء على الطلب في جميع المحطات الأرضية التي تخدم مطارات ومسارات جوية معينة تستخدمها الخطوط الجوية الدولية. *وإذ تدرك* أن أحكام الكفاءة اللغوية تعزز الشرط الذي وضعت الايكاو باستخدام مصطلحات قياسية في جميع الحالات التي حددت لها.

وإذ تدرك أن الدول المتعاقدة قد بذلت جهودا كبيرة للامتثال لشروط أحكام الكفاءة اللغوية.

وإذ تدرك أن بعض الدول المتعاقدة تواجه صعوبات جمة في تنفيذ شروط الكفاءة اللغوية بما في ذلك إنشاء قدرات التدريب والاختبار اللغوية.

وإذ تدرك أنه بموجب المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو، فإن على أي دولة متعاقدة يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجوه لأي من القواعد القياسية أو الإجراءات الدولية، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بذلك.

ولما كان يجب، بموجب المادة التاسعة والثلاثين ب) من اتفاقية شيكاغو، على أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماما الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، يجب أن يدون على رخصته أو في ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط.

ولما كان بموجب المادة الأربعين من اتفاقية شيكاغو لا يجوز لأي عضو في طاقم الطائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشترك في الملاحة الدولية، إلا إذا كان ذلك بإذن من الدولة أو الدول التي يدخل أراضيها:

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على استعمال مصطلحات الايكاو القياسية في جميع الحالات التي خصصت لها.

٢- وتطلب من المجلس مواصلة دعم الدول المتعاقدة في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية.

٣- وتشجع الدول المتعاقدة على استخدام خدمة الايكاو لاختبار اللغة الإنجليزية في مجال الطيران للتحقق من أدوات اختبار اللغة؛

٤- وتحث الدول المتعاقدة على استخدام أداة التدريب بعينات المخاطبة - بشروط الايكاو والكفاءة اللغوية؛

٥- وتحث الدول المتعاقدة على مساعدة بعضها البعض في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية؛

٦- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-١٠.

٣١-٩ استعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/69 المقدمة من جمهورية إيران الإسلامية وأبلغت بالحوادث الأخيرة التي أصدرت أثناءها أجهزة تقادي تصادم الطائرات (ACAS II (TCAS II بيانات خاطئة نتيجة إرسال معلومات غير صحيحة عن الارتفاع من قبل طائرة أخرى وما لذلك من أهمية سيما وأن نظم تقادي تصادم الطائرات ينبغي أن تعمل كشبكة أمان موثوق بها. وأوصت ورقة العمل بإعداد إرشادات تشغيلية بشأن هذه المسألة، الرأي الذي تأخذ به اللجنة الفنية. ولكن بالنظر إلى الآثار المالية، ينبغي إحالة هذا الأمر إلى المجلس للنظر فيه.

٣١-١٠ واستعرضت اللجنة ورقتي العمل A38-WP/263 و A38-WP/264 والتصويب رقم ١ المقدم من قبل تركيا، بشأن التحسينات على نظم رصد تحليل بيانات الرحلة وكيف يمكن أن تستخدم لإثبات صلاحية الأساليب البيولوجية والرياضية لتقدير الإرهاق. وتقرح الورقتان على الدول أن تنظر في منح إجازات للأشخاص المعنيين بتحليل بيانات الرحلة من أجل تحقيق درجة أعلى من الجودة. وأحاطت اللجنة علما بالمعلومات المقدمة وبأن دليل برنامج تحليل بيانات الطيران (Doc 10) (000 المنشور حديثا يتناول شروط إعداد برنامج تحليل بيانات، بما في ذلك ضمان الجودة والتدريب.

٣١-١١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/99، المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، بشأن أحزمة أمان الأطفال. وتوصي الورقة بوضع ممارسات موصى بها لتشجيع المشغلين الجويين على استخدام أحزمة أمان الأطفال تتناسب مع حجم ووزن الطفل. ودعت أيضا إلى وضع توصيات وإرشادات بشأن استخدام أنواع مختلفة من الأجهزة والقيام بالبحوث والتصاميم لهذه الأجهزة في المستقبل. وتتناول ورقة العمل A38-WP/287 أيضا، المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل، أحزمة أمان الأطفال. وتوصي الورقة بوضع الإرشادات للقواعد المتعلقة بتقييد حركة الأطفال وإلغاء الاستثناءات للأطفال الذين يمكن أن يحملوا في أحضان البالغين. وتدعو الورقة أيضا إلى وضع الإرشادات بشأن تحديد هذه الأجهزة واستخدامها.

٣١-١٢ في ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على الحاجة لوضع أحكام متجانسة تتناول أحزمة أمان الأطفال وأنه ينبغي أن يُطلب من المجلس أن يضع الأحكام المناسبة لتناول هذه المسألة مع أخذ الآثار المالية في الاعتبار.

٣١-١٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/145، المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، بشأن إخضاع أعضاء طام القيادة عقب وقوع الحادث لاختبار الكشف عن تعاطي المواد المخدرة. وجاء في الورقة أنه على الرغم من الإشارة إلى حصول الاختبار عقب وقوع الحادث في ممارسة موصى بها من جانب الايكاو، فإن الافتقار إلى نهج مشترك للاختبار عقب وقوع الحادث يمكن أن يسفر عن عدم قدرة بعض الدول على القيام بتحديد صحيح لوجود اعتلال ناشئ عن مواد مخدرة.

٣١-١٤ وتتضمن ورقة العمل دعوة إلى الايكاو تراجع القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية الحالية لتحديد ما إذا كان من الضروري وضع قاعد قياسية محددة تشجع الاختبار السريع لإشكالية استخدام المواد من قبل أي عضو من أعضاء الطاقم عقب وقوع حادث طيران وأن يقدم تقرير في هذا الشأن إلى الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

١٥-٣١ أقرت اللجنة بأن الاختبار عقب وقوع الحادث للكشف عن المواد المخدرة يشكل أمراً بالغ الحساسية، ويشمل القوانين الوطنية والإطلاع على المعلومات الشخصية. ولكن اللجنة وافقت على أنه ينبغي للمجلس أن يتابع النظر في هذا الاقتراح في ضوء الآراء المعبر عنها.

١٦-٣١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/220، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية، التي تقترح بأن تعقد الايكاو اجتماعات شعبية الايكاو للتحقيق في الحوادث ومنع وقوعها مرة كل خمس سنوات تحقيقاً للهدف الرئيسي المتمثل في التنسيق الفعال الأنشطة الإقليمية والعالمية في مجال التحقيق في الحوادث. وأحاطت اللجنة علماً بأن العديد من أدلة الايكاو المعمول بها تساعد الدول على مواجهة العديد من الشواغل الواردة في الورقة A38-WP/220: دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (Doc 9756)؛ ودليل سياسات وإجراءات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (Doc 9962)؛ ودليل تنظيم التحقيق في حوادث ووقائع الطيران الإقليمية (Doc 9946). إضافة إلى ذلك، عُقدت بانتظام حلقات عمل بشأن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها بالاشتراك والتنسيق مع الدول ومكاتب الايكاو الإقليمية.

١٧-٣١ وفي الوقت الذي أقرت فيه اللجنة بأهمية النقاط المثارة في الورقة A38-WP/220، أشارت إلى أن الاجتماعات على مستوى الشعبة تستوجب تخصيص موارد هامة، وهي تقرر عندما يكون عدد كبير من القواعد والتوصيات الدولية ضرورياً وعندما تشمل المهمة على عدد هام من المواضيع ذات النطاق العالمي والتي تكون مخصصة لموضوع واحد أو لمجالات قليلة محددة من الملاحة الجوية، على نحو ما تنص عليه التوجيهات المتعلقة باجتماعات الملاحة الجوية على مستوى الشعبة والنظام الداخلي لعقدها (Doc 8143). إلا أن هناك إقرار واتفاق بأنه من المفيد أن تعقد اجتماعات بشأن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها شبيهة بمنشآت التحقيق في الحوادث الدولية التي عقدت في سنغافورة في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٣. وستفيد هذه الاجتماعات في تقديم الدروس المستفادة وأفضل الممارسات خلال إجراء التحقيقات.

١٨-٣١ ومع أخذ ما ورد أعلاه في الاعتبار، وفي ضوء الآثار المالية لعقد اجتماعات دورية لشعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها، وافقت اللجنة على أن هذا الموضوع يستدعي المزيد من الدراسة، وأنه بالنظر للآثار المالية المترتبة عليه، ينبغي أن يحال إلى المجلس للنظر فيه.

١٩-٣١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/72، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). واطلعت اللجنة على الصعوبات الجمة التي تواجهها سلطات التحقيق في أثناء التحقيقات الكبرى في الحوادث والوقائع الخطيرة التي تتناول طائرة كبيرة، والتي يعتقد بأنها تعود بشكل رئيسي إلى تنفيذ ناقص لبعض أحكام الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات من قبل بعض الدول. وقد أثر ذلك بصورة سلبية على جودة التحقيقات التي أثرت سلباً بدورها على السلامة. وأشارت اللجنة إلى أن محدودية الموارد و/أو اختلاف الأولويات في بعض الدول يمكن أن تؤدي إلى حادث خطير لم يتم التحقيق فيه على النحو الواجب.

٢٠-٣١ وتقتصر الورقة إجراءات عديدة لتحسين جودة التحقيقات. وقد استثنيت مسائل تتعلق "بحماية معلومات السلامة" كونها متضمنة في عمل فرقة عمل الايكاو المعنية بحماية معلومات السلامة.

٢١-٣١ وافقت اللجنة على مضمون التوصيات الواردة في ورقة العمل A38-WP/72، مشيرة إلى أن معظمها سبق وأن تم التطرق إليه في الملحق ١٣ أو يجري وضعه في الوقت الحاضر. ومع ذلك، تم الإقرار بأن الصعوبات المطروحة في بعض التحقيقات يمكن أن تنشأ نتيجة نقص في التنفيذ السليم لأحكام المرفق ١٣ في بعض الدول، وبأن تحقيقات الايكاو في إطار نهج الرصد المستمر سوف تشكل وسيلة ملائمة لمعالجة هذه النواقص.

٣١-٢٢ وفيما يتعلق بوضع إرشادات بشأن إنشاء بروتوكولات أو اتفاقات بين التحقق بالحوادث والسلطات القضائية، وافقت اللجنة على أن يستعرض المجلس هذا المقترح رهنا بإتاحة الأموال. ووافقت اللجنة أيضا على أنه ينبغي للمجلس، أن ينظر في رفع التوصية ٥-٤-٣ من الملحق ١٣ إلى مستوى قاعدة قياسية لزيادة المساعدة إلى هيئات التحقيق في الحوادث في الدول من أجل تحقيق وصول غير مقيد إلى جميع مواد الإثبات في أثناء التحقيقات.

٣١-٢٣ وافقت اللجنة على أنه عندما تقرر الدولة التي يقع فيها الحادث أن لا تحقق في واقعة خطيرة، ينبغي أن يتم التفويض بالتحقيق، بالترتيب والاتفاق المتبادل، إلى دولة أخرى أو إلى المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع. وتشمل الدول التي لديها اهتمام خاص في التحقيق دولة المشغل ودولة المصنع. وأشارت اللجنة إلى أنه بينما يمكن القيام بمثل هذا التفويض، يظل متوجبا على الدول مع ذلك الوفاء بمسؤولياتها السيادية للقيام بتحقيق بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي.

٣١-٢٤ وافقت اللجنة أيضا على أنه ينبغي للمجلس أن يحث الدول على أن تضمن استقلالية هيئة التحقيق التابعة لها من الناحية الوظيفية عن أي جهة يمكن أن تتعارض معها أو تخل بالموضوعية التي تؤدي بها مهامها؛ وأن تضع الدول ترتيبات التعاون بين هيئات التحقيق لديها، في شكل شبكة ثنائية أو إقليمية، بما في ذلك للمساعدة في نشر تقارير التحقيق النهائية في الحوادث والوقائع إلى جانب نشرها إلكترونيا باللغة الإنجليزية.

٣١-٢٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/285، المقدمة من الدول الأعضاء في منظومة مراقبة سلامة الطيران وأمنه في الكاريبي، والتي تدعو إلى وضع قواعد دولية لتدريب الطيارين وتتناول الديناميات الهوائية في العلو المرتفع والتدريب على مهارة قيادة الطائرة على علو مرتفع في الملحق الأول - *إجازة العاملين*، والملحق السادس - *تشغيل الطائرات*، الجزء الأول - *النقل الجوي التجاري الدولي*، الطائرات، الجزء الثاني - *الطيران العام الدولي* - الطائرات، والجزء الثالث - *العمليات الدولية* - طائرات الهليكوبتر، وتضمن شروط التدريب المتعلقة بمناولة الطائرة في حالة فقدان بيانات سرعة الهواء أثناء الطيران في الملحق الأول والملحق السادس - الأجزاء الأول والثاني والثالث.

٣١-٢٦ أشارت اللجنة إلى أن الأحكام المقترحة للتدريب على تقادي القلق وضبط النفس للملحق الأول، والملحق السادس، الجزء الأول، *إجراءات خدمات الملاحة الجوية* - التدريب (PANS-TRG, Doc 9868)، والإرشادات المرتبطة بها سبق وتناولت عناصر تدريب على تقادي القلق، بما في ذلك حالات التعطل على علو مرتفع وفشل المنظومات والأجهزة (بما في ذلك فقدان إشارة سرعة الهواء).

٣١-٢٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/189 المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة، التي تتناول الحاجة إلى تخفيف النقص في السيطرة أثناء الرحلة من جراء حوادث تحديد الموقع من خلال إدراج زاوية الهجوم (AOA) لتحسين قدرة الطيار على الإدراك والتعافي من انهيار. وتقتصر الورقة وضع أحكام تتصل به مؤشرات زاوية الهجوم وتتطرق إلى استخدامها الملائم ضمن برامج تدريب الطيارين. وأيدت اللجنة وضع مواد إرشادية تتناول التدريب على تقادي القلق وضبط النفس على نحو ما ورد في أوراق العمل A38-WP/38 و A38-WP/285 و A38-WP/189. ولكن في ضوء الآثار المالية، ينبغي تحويل هذا الموضوع إلى المجلس للنظر فيه. وأشارت اللجنة إلى أهمية تزويد الطائرات التجارية بمؤشرات لزاوية الهجوم، على النحو الوارد في الورقة A38-WP/189. واتفقت على أن هذا الاقتراح يحتاج إلى المزيد من المناقشة التفصيلية، وذكرت أنه سيجري التوسع في هذه المناقشات في ندوة الإيكواو القادمة بشأن فقدان السيطرة في أثناء الرحلة (أيار/مايو ٢٠١٤، مونتريال).

٣١-٢٨ نظرت اللجنة في المهام المضافة وتكاليف التنفيذ المرتفعة المرتبطة بالتدريب في حالة الانهيار على علو مرتفع ومناولة الطائرة في حالة فقدان إشارات سرعة الهواء أثناء التحليق بالنسبة للمشغلين والمنصوص عليها تحت الملحق

السادس الجزآن الثاني والثالث. ووافقت اللجنة على أن تحال هذه المسألة إلى المجلس لمزيد من الدراسة، مع مراعاة المسائل المتعلقة بالميزانية.

٣١-٢٩ استعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/354 المقدمة من قبل لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التي تتضمن معلومات بشأن التقدم المحرز في التكنولوجيا حيث أصبحت المعدات المعدلة للهواتف الذكية متاحة مع وظيفة تسجيل بيانات الرحلة بالاستناد إلى بيانات النظام العالمي لتحديد الموقع والسرعة وعدة وظائف أخرى. وتتوفر المعدات وخدمات تحليل بيانات الرحلة بكلفة منخفضة وقادرة على كشف الأحداث مثل حالات الهبوط الصعب واختراقات المجال الجوي.

٣١-٣٠ أحيطت اللجنة علما بأنه أثناء التشاور مع فريق خبراء مسجلات الطيران فيما يتعلق باستخدام مثل هذه الحلول القليلة الكلفة للحصول على بيانات الرحلة ورصدها، تم إبداء قلق بالنسبة لنضوج هذه التكنولوجيا التي لم يتم التثبيت منها للاستخدام في مجال الطيران ولا بالنسبة لحمايتها من الانهيار المفاجئ. وبالإضافة إلى ذلك، هناك مسائل تتعلق بحماية معلومات السلامة تجاه الاستخدام غير الملائم لهذه المعلومات.

٣١-٣١ أحاطت اللجنة علما بهذه المعلومات ورأت أن الموضوع مدار البحث يحتاج إلى مزيد من الوقت لكي ينضج قبل أن تنظر فيه الدول.

٣١-٣٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/122 والتصويبين رقم ١ و ٢، المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة التي تطلب إلى مجلس الايكاو وضع مدونة معايير لترخيص المطارات. وحظي الاقتراح بدعم معظم الدول. وذكرت احدى الدول بأن أحكام الايكاو الحالية ترصد بما فيه الكفاية معايير ترخيص المطارات وأنه إذا تم وضع معايير جديدة، من المهم التأكد من مرونتها الكافية بحيث لا تؤثر سلبا على الدول والمنظمات ووحدها المراقبة لدى سلطات المطار. وفي هذا الصدد، تم إبلاغ اللجنة بخطة وضعتها الايكاو لتطوير مجموعة أدوات للتنفيذ تتضمن معلومات تفصيلية، وإرشادات، ومواد تدريب في هذا الشأن. وتم الإعراب عن الدعم للعروض المقدمة للمساهمة في هذه الأدوات.

٣١-٣٣ في ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس، مع أخذ الآثار المالية في الاعتبار، أن يبادر بالعمل لامعان النظر في هذه المسألة.

٣١-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/245 التنقيح رقم ١، المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل والاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية، بشأن توجيهات عامة للتعليم والتدريب لتمكين عمال الطيران من التعرف والتعامل مع الأبخرة المتسربة إلى نظام تزويد الهواء في الطائرات. وتدعو الورقة الجمعية العمومية إلى ملاحظة الآثار على سلامة الطيران الناتجة عن التعرض لأبخرة الزيوت التي تتسرب إلى نظام تزويد الهواء في الطائرات. وتطلب أيضا من المجلس العمل على تطوير مواد إرشادية لزيادة تعليم وتدريب طاقم الرحلة، وطاقم المقصورة، وفني الصيانة على حوادث الأبخرة ذات الصلة. وقد عرض الاتحاد الدولي لعمال النقل والاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية توفير الموارد البشرية لهذا المجهود. ووافقت اللجنة على مضمون ورقة العمل A38-WP/245. وفيما يتعلق بإعداد مواد إرشادية، وافقت اللجنة على أن يقوم المجلس، مع أخذ الآثار المالية في الاعتبار، بالنظر في هذا المقترح.

٣١-٣٥ قدمت أوراق معلومات من الولايات المتحدة الأمريكية (A38-WP/144)؛ ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (A38-WP/261)؛ ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (A38-WP/123).

البند ٣٢ من جدول الأعمال: الملاحة الجوية - السياسة العامة

١-٣٢ في إطار هذا البند، أقرت اللجنة بالحاجة إلى تأييد الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) كما نظرت في الوقت نفسه في مقترحات لتعزيز الخطة ذاتها، وحزم التحسينات في منظومة الطيران كجزء أساسي منها، من خلال: الاستغلال الأفضل للفرص المتاحة في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٥ لتقاسم العمل مع المنظمات الأخرى؛ وإبراز مركزها المرجعي وحالة الخطة العالمية للملاحة الجوية وموارد هذه الخطة المتاحة على شبكة الانترنت؛ والاتفاق على اتخاذ إجراءات رسمية للمواظبة على تحديثها؛ ووضع خارطة طريق لتوحيدها؛ وإتاحة السبل لاستعراض الأولويات والتبادل المنتظم للمعلومات بين الدول والمنظمات الدولية التي تنفذ خططاً رئيسية لتطوير إدارة الحركة الجوية. وقد تم تغطية هذه الاقتراحات وغيرها في عدد من ورقات العمل.

٢-٣٢ ودعت كل من الورقة A38-WP/39، المقدمة من المجلس، والورقة A38-WP/81، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وعرضتها البرتغال، والورقة A38-WP/135، المقدمة من الولايات المتحدة، بشكل صريح إلى إقرار الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها التوجه الاستراتيجي للملاحة الجوية العالمية، بينما أشارت غيرها من الأوراق إلى ذلك ضمناً من خلال اقتراح سبل لتحقيق أهداف الخطة العالمية للملاحة الجوية مع مواصلة تحديثها.

٣-٣٢ واستعرضت اللجنة الورقة A38-WP/79، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وأشارت إلى التحدي الكامن في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، واقترحت بأن تقوم الايكاو بتحسين ترتيبات عملها لتحديد أولويات أنشطتها من أجل دعم الخطة العالمية للملاحة الجوية بشكل أفضل. وقدمت الورقة أيضاً مجموعة من الأولويات المقترحة. وشملت الأساليب المقترحة لتحسين ترتيبات العمل بما يحقق أفضل استخدام ممكن للخبرات في قطاع الطيران والأفرقة المعنية الأخرى، وخاصة تلك الموجودة في الأقاليم، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٥. وأقترحت وسائل عدة لتحقيق ذلك بما يشمل تشكيل أفرقة أصغر متعددة الاختصاصات تضع قواعد وتوصيات دولية رفيعة المستوى ذات أولويات تحدها مندييات التوحيد القياسي.

٤-٣٢ وناقشت اللجنة الورقة A38-WP/81، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية التي طلبت من الإيكاو الاضطلاع بما يلي: وضع خارطة طريق للتوحيد تراعي أيضاً احتياجات الحزمتين ٢ و ٣ من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)، لإدراجها في الطبعة القادمة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛ وإنشاء عملية صيانة الخطة العالمية للملاحة الجوية الواردة في المرفق ١ (بالخطة العالمية للملاحة الجوية)؛ ووضع قائمة جرد للمعايير على الشبكة لدعم الخطة العالمية للملاحة الجوية والتي توضح أيضاً صفتها الرسمية وتشمل اتخاذ إجراء لتحديث توصيفات وحدات الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٥-٣٢ ويعد استعراض الورقة A38-WP/135، المقدمة من الولايات المتحدة، أعربت اللجنة عن رأي مفاده أنه ينبغي تحديد أولويات المعايير الحرجة من أجل تحقيق فوائد حزم التحسينات في منظومة الطيران في الوقت المناسب، في حين تقترح مجموعة من الأولويات. كما شجعت الورقة الايكاو على العمل مع المكاتب الإقليمية للايكاو والدول الأعضاء لتنفيذ أكثر حزم التحسينات في منظومة الطيران ملائمة لكل إقليم.

٦-٣٢ ودعت الورقة A38-WP/194، المقدمة من الصين، الايكاو إلى ما يلي: أن تدعم خطة الإدارة المتكاملة للحركة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ؛ وأن تقدم الإرشادات والمساعدة إلى إقليم آسيا والمحيط الهادئ، لا سيما إلى الدول

النامية لتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران؛ وبدء العمل بشأن متطلبات الاستخدام التلقائي لنظم إدارة الحركة الجوية كما سبق تحديده في خطة الإدارة المتكاملة للحركة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ.

٧-٣٢ وناقشت اللجنة الورقة A38-WP/274، المقدمة من اليابان، وتقدم وصفا عن عملية تحديث إدارة الحركة الجوية في اليابان المعروفة بالإجراءات التعاونية لتجديد نظم الحركة الجوية (نظام CARATS)، التي تتماشى مع الخطة العالمية للملاحة الجوية. وتوضح هذه الورقة النهج الذي تتبعه اليابان فيما يخص نظام CARATS والذي يشمل التنسيق والتعاون مع جميع الجهات المعنية. وتوضح الورقة أيضا أن التقدم سيتوقف على تحديد آلية التكاليف والمنافع بالنسبة لكل عنصر من عناصر حزمة التحسينات في منظومة الطيران وبالتالي تحقيق الاتفاق في هذا الشأن مع الجهات المعنية. ولتحقيق ذلك بشكل فعال، تحت الورقة A38-WP/274 الايكاو على تقديم مزيد من المعلومات عن العناصر التي تشكل كل حزمة من حزم التحسينات في منظومة الطيران وفقا للطريقة المتبعة في تحديد التكاليف والمنافع ورصد التقدم المحرز في كل عنصر من العناصر.

٨-٣٢ ولاحظت اللجنة أنه جرى بالفعل تقديم معظم مقترحات العمل، غير أنه رُئي أن الحاجة إلى وضع خارطة طريق للتوحيد كأساس لبرنامج عمل الإيكاو تمثل مسألة عاجلة. وستُحال بعض المقترحات المذكورة آنفا إلى المجلس لإمعان النظر فيها في الاستكمال المقبل للخطة العالمية للملاحة الجوية/حزم التحسينات في منظومة الطيران، مع مراعاة المسائل المتعلقة بالميزانية.

٩-٣٢ واستعرضت اللجنة الورقة A38-WP/218، المقدمة من الاتحاد الروسي. وهذه الورقة التي حظيت بدعم من اللجنة، تتناول الحاجة إلى اتفاق عالمي بشأن مبادئ وتوحيد وتنسيق إدارة المعلومات على نطاق المنظومة. وعلمت اللجنة أنه قد جرت بالفعل مناقشات داخل الايكاو بشأن تشكيل فريق خبراء يُعنى بإدارة المعلومات على نطاق المنظومة وسيُكلف بهذا العمل. ووفقا لذلك، وافقت اللجنة على إحالة التوصية الواردة في الورقة A38-WP/218 إلى مجلس الايكاو لإمعان النظر فيها.

١٠-٣٢ وناقشت اللجنة الورقة A38-WP/278، المقدمة من لجنة الملاحة الجوية المشتركة بين الدول، والورقة A38-WP/283، المقدمة من الاتحاد الروسي، وأيدتهما. واقترحت الورقتان إعداد وتوحيد نظام لسلامة الرحلات الجوية من الاضطراب الظلي، يوضح المزاي والمكونات الأساسية لهذا النظام. وأشارت التوصية ٤/٢ لمؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر أيضا إلى هذا الموضوع. وعلاوة على ذلك، طلبت الورقة A38-WP/283 إضافة وحدة جديدة إلى الحزمة رقم ١ من حزم التحسينات في منظومة الطيران التي ذكرت اللجنة أنه ينبغي مراعاتها عند إعداد الطبعة المقبلة من الخطة العالمية للملاحة الجوية. ووافقت اللجنة على تقديم مقترح نظام سلامة الرحلات الجوية من الاضطراب الظلي إلى المجلس مع ملاحظة أن أي قرار يخص إعداد القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بهذا النظام ينبغي أن يكون رهنا بعمليات تقييم الآثار الاقتصادية والفنية والتشغيلية.

١١-٣٢ وفي ضوء استعراض الورقة A38-WP/310، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات، بشأن الملاحة القائمة على الأداء فيما يخص إشراك المطارات في عملية تخطيط طرق الملاحة القائمة على الأداء، أعربت اللجنة عن دعمها للتوصية الواردة في الفقرة ٢-٦ وقرار الجمعية العامة للمجلس الدولي للمطارات الصادر في هذا الشأن على النحو المبين في المرفق بهذه الورقة. وستأخذ الايكاو في الاعتبار المسائل المتعلقة باستشارة المطارات ومشاركتها في عملية تخطيط الملاحة القائمة على الأداء.

البند ٣٣ من جدول الأعمال: الملاحة الجوية - التوحيد القياسي

١-٣٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/311، التي قدمها الاتحاد الروسي، وتتناول استخدام كوكبات متعددة للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في مجال الملاحة الجوية. وقدمت الورقة مقترحات إلى الإيكاو لوضع مفهوم لأجل استخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية المزود بالكوكبات المتعددة وسياسة لتنفيذه. وتم إبلاغ اللجنة أن فريق عمل الإيكاو الفني المعني يعمل بالفعل على تناول المسألة المتصلة بأعمال ملاحة الطائرات بناء على الكوكبات المتعددة للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٢-٣٣ وناقشت اللجنة ورقة العمل A38-WP/127 التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (الإيكاو)، والتي تناولت مسألة الولايات الخاصة بأطقم الطائرة أو استخدام منظومات تقوية أو كوكبات معينة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وناشدت الورقة الدول الإحجام عن إصدار ولايات لاستخدام عناصر معينة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية لشركات الطيران التي لا تشكل هذه الدول دولة مشغلها الجوي، والسماح لهذه الشركات باستخدام أي عناصر متوفرة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، شريطة تلبية شروط الأداء الملاحي ذات الصلة.

٣-٣٣ واعترفت اللجنة أن نتائج المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12) فيما يتعلق باستخدام كوكبات متعددة للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، الواردة في التوصية ٦-٦ الصادرة عن المؤتمر، لا تزال منطبقة على المسائل المثارة في ورقتي العمل A38-WP/127 و A38-WP/311، وتتماشى مع الهدف الرئيسي لكلا الورقتين.

٤-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/208، التي قدمها الاتحاد الروسي، وتتناول بعض جوانب تطبيق النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وعلى وجه التحديد، دعت الورقة الإيكاو إلى وضع إرشادات إضافية لمساعدة الدول في تقييم دقة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وسلامته واستمراريته وتوفره. واقترحت الورقة رفع مستوى الشروط الحالية الواردة في الملحق الحالي العاشر - اتصالات الطيران، والخاصة بتسجيل بيانات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والاحتفاظ بها، المُصاغة حالياً كتوصية موصى بها، إلى مستوى قاعدة قياسية. ووافقت اللجنة على أن هذا الموضوع يقتضي إجراء المزيد من الدراسة وينبغي إحالته إلى المجلس للمضي في استعراضه، مع مراعاة ما يترتب عليه من آثار على الميزانية.

٥-٣٣ ونظرت اللجنة ورقة العمل A38-WP/266 التي قدمتها دولة الإمارات العربية المتحدة، وناقشت خطط تنفيذ اتصالات البيانات فيما بين المرافق في إقليم الشرق الأوسط. وتدعو المسائل التي تناولتها هذه الورقة إلى معالجة الاحتياجات في الأجلين المتوسط والطويل على حد سواء، فيما يتصل باتصالات البيانات فيما بين المرافق. واقترحت اللجنة إحالة الأمر إلى مجلس الإيكاو للمضي في استعراضه.

٦-٣٣ وقدمت الصين ورقة المعلومات A38-WP/193، وقدم الاتحاد الروسي ورقة المعلومات A38-WP/207.

٧-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/363، التي قدمها المجلس الدولي للمطارات، التي طلبت بوضع نظام لصنع القرارات المتعلقة بالمطارات بشكل تعاوني من أجل تحقيق أكبر قدر من الكفاءات، ودعت الجمعية العمومية لتأييد توصية المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (التوصية ١/٢ و) وقرار الجمعية العامة للمجلس الدولي للمطارات رقم ١ (يونيه ٢٠١٣). وحثت الورقة الدول على دعم التشجيع المشترك لصنع القرارات المتعلقة بالمطارات بشكل تعاوني بواسطة الإيكاو والمجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والإيكاو، فضلا عن عمليات التنفيذ والتجارب المدعومة بصورة مشتركة. ووافقت اللجنة على وجوب إحالة المسألة إلى مجلس الإيكاو للمضي في النظر فيها.