



الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البنود ٣٥ و٣٦ و٣٧ و٣٨ من جدول الأعمال

أقرت اللجنة الفنية التقرير المرفق عن البنود ٣٥ و٣٦ و٣٧ و٣٨ من جدول الأعمال. ويُوصى بأن
تعتمد الجلسة العامة القرار ١/٣٧.

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

البند ٣٥ من جدول الأعمال: الملاحة الجوية - دعم التنفيذ

٣٥-١ استعرضت اللجنة وثيقة العمل A38-WP/88 المقدمة من المجلس والمتصلة بالأولويات والأهداف الإقليمية في مجال الملاحة الجوية، واتفقت على ضرورة إيلاء الأولوية للتنفيذ الإقليمي للتحسينات التشغيلية للملاحة الجوية عن طريق وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران. وطلبت اللجنة إلى المجلس تكليف المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ بالقيام، وفقا للتوصيتين ١/٦ و ١٢/٦ الصادرتين عن مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر، بتحديد أولويات وأهداف الملاحة الجوية بحلول أيار/مايو ٢٠١٤؛ وتبادل المبادرات الناجحة فيما بين هذه المجموعات؛ واستخدام مجموعات التفاعل المحددة، حسب الاقتضاء، لمعالجة مسألة اتساق خطط الملاحة الجوية في المناطق المجاورة التابعة للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛ واستحداث آلية للتنسيق في كل إقليم بين المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران لضمان اتساق الإجراءات وتفاذي تداخل الأعمال.

٣٥-٢ وذكرت اللجنة أنه يلزم، استنادا إلى الخطة العالمية المنقحة للملاحة الجوية وإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران، القيام في موعد غايته أواسط عام ٢٠١٤ باتخاذ ما يلزم من الإجراءات الإقليمية التالية، بالاتساق مع المتطلبات العالمية المتسمة بالمرونة لمراعاة لاختلافات الإقليمية وتجنب الازدواج في الجهود: تنقيح خطط الملاحة الجوية الإقليمية وخطط التنفيذ ذات الصلة، وتحقيق الاتساق في اختصاصات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وبرامج العمل، وتحديد أولويات ومؤشرات ومقاييس وأهداف إقليمية للتنفيذ، وقياس ورصد التنفيذ والإبلاغ عنه من خلال لوحات متابعة الأداء على الصعيد الإقليمي، وإدراج النتائج الإقليمية في التقرير العالمي عن الملاحة الجوية.

٣٥-٣ وأشارت اللجنة إلى أن من شأن ما يلي أن يساعد في تحقيق الإجراءات الإقليمية المحددة في ٣-٥-٢: إيلاء الأولوية للتحسينات الإقليمية والوحدات ذات الصلة من حزم التحسينات في منظومة الطيران واختيارها؛ والتعاون من أجل التنفيذ الإقليمي الناجح والفعال، والتنسيق بين المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران في نفس المنطقة من أجل تحقيق التضافر وتجنب الازدواج؛ وتحقيق المواءمة وتبادل الدروس المستفادة وأفضل الممارسات بين المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في مختلف المناطق.

٣٥-٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/312 المقدمة من كولومبيا، وأشارت إلى أن كولومبيا أيدت وطبقت نهج التحسينات التشغيلية في حزم التحسينات في منظومة الطيران واستحداث خمس عشرة وحدة من وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران وفقا للاحتياجات التشغيلية. وأشارت اللجنة إلى الأعمال الجارية لوضع مجموعة مشتركة من المؤشرات لتحقيق الاتساق في عمليات الإبلاغ عن التحسينات التشغيلية وتقييم أهدافها.

٣٥-٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/259، المقدمة من قبل في إطار البند ٣٠ من جدول الأعمال من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، وحثت الدول على دعم الجهود الإقليمية المبذولة في أمريكا الجنوبية من أجل التنمية المأمونة والمنظمة للطيران المدني، من خلال وضع أهداف لعام ٢٠١٦ في مجال السلامة التشغيلية والملاحة الجوية.

٣٥-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/355 المقدمة أيضا من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، والمتصلة بالدعم المقدم لتنفيذ نظام إقليمي لإدارة الحركة الجوية ومواصلة هذا الدعم، مع مراعاة المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية والدعم التكنولوجي لكل من الاتصالات والملاحة والاستطلاع لتنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية. وشجعت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في تلك الورقة الدول وأوساط الطيران الدولية على الإحاطة علما بالنموذج الجيد المستخدم والذي حظي بدعم الإيكارو.

٧-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/211 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني والتي قدمت مقترحات لتوسيع نطاق الفوائد الناجمة عن أعمال البحث والتطوير لتشمل المناطق النامية، وتعزيز التعاون بما في ذلك تنسيق الأنشطة التنفيذية للبحث والتطوير مع اللجان الإقليمية للطيران المدني.

٨-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/212، المقدمة أيضا من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بشأن تخفيف أوجه الضعف في النظام العالمي للملاحة بواسطة الأقمار الصناعية. وطلبت الورقة من الإيكاو أن تقوم، بالتعاون مع الجهات المعنية ذات الصلة، بتناول استراتيجية تنفيذ النظام العالمي للملاحة بواسطة الأقمار الصناعية في المناطق التي لا يستخدم فيها حتى الآن نظام عالمي لتقويم الإشارات.

٩-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/247 Revision No. 1، المقدمة من وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر، وأشارت إلى التقدم المحرز في تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي، وأشادت بالايكاو لتنفيذ فكرة إنشاء مكتب لبرنامج إجراءات الطيران لمساعدة الدول في تعجيل التنفيذ. وأقرت بأن برنامج إجراءات الطيران لا يمكن أن يكمل بالنجاح إلا من خلال التزام دول المنطقة بالبرنامج ودعمها له، على النحو الذي تجرى مناقشته أيضا في إطار البند ٣٧ من جدول الأعمال.

١٠-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/195 المقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والتي تناولت الحاجة إلى قيام المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمشغلين بتحديد أولويات وأهداف تتفق مع الخطة العالمية للملاحة الجوية. وأحاطت اللجنة علما بالاقترح الرامي إلى إجراء تحليل للاحتياجات والعلاقات التبعية، واقترح توفير التدريب على مواضيع مثل تحليل الاحتياجات والتبعية وإعداد دراسات الجدوى وتحليل التكاليف بالمقارنة بالمزايا.

١١-٣٥ وقُدمت ورقات معلومات من الولايات المتحدة (A38-WP/146)، ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (A38-WP/233)، وليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي، واللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوركنترول) (A38-WP/282).

١٢-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/162 المقدمة من سنغافورة، وحثت الدول على أن تشارك بنشاط في عملية تحديث إدارة الحركة الجوية في المناطق ودعمها عن طريق الابتكار والتلاحم. وأيدت اللجنة أيضا الحاجة إلى وجود إطار عام لتنسيق جهود تحديث إدارة الحركة الجوية عبر المناطق، من أجل تحقيق الاتساق والتشغيل المتبادل على الصعيد العالمي.

١٣-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/253 المقدمة من وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر، وأشارت إلى الإجراءات التي اضطلعت بها الوكالة في إطار تحسين خدمة اتصالات الطيران المتحركة باستخدام نظم التردد العالي جدا من بعد وغيرها من الخدمات المتصلة عبر محطة طرفية ذات فتحة صغيرة جدا.

١٤-٣٥ وقُدمت ورقات معلومات من الصين (A38-WP/210)، والهند (A38-WP/341 و A38-WP/344)، ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (A38-WP/244).

البند ٣٦ من جدول الأعمال: الملاحة الجوية — المسائل الناشئة

١-٣٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/121، المقدمة من نيبال، التي دعت إلى توفير قواعد قياسية تحدد الشروط اللازمة للموافقة على الطراز أو ترخيص التصميم من أجل امتثال تصميم معدات خدمات الحركة الجوية لمبادئ العوامل البشرية المعتمدة. واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A38-WP/243، المقدمة من فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، المتعلقة بالوثيقة الإرشادية للترخيص لخدمات الملاحة الجوية. ونظرت اللجنة في: الصعوبات التي تكتنف مثل هذه القواعد القياسية والإرشادات حيث لا توجد سوابق حالياً واحتمال إعاقة التجديد والمنافسة والحاجة إلى العمل واسع النطاق لدعم وضع مثل هذه القواعد القياسية عندما تكون الموارد محدودة للغاية. وكان ثمة بعض التأييد للنية المعرب عنها في كلا هاتين الورقتين ولكن اللجنة لاحظت أن موارد الميزانية لن تسمح بالتقدم في الفترة الثلاثية القادمة بدون منح كبيرة الحجم من صندوق سلامة الطيران تقدمها واحدة أو أكثر من الدول لهذا العمل.

٢-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/265، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، التي أوصت بالمزيد من التوحيد القياسي لتبادل البيانات الرقمية في إطار تنسيق الايكاو وتميئها للإرشادات والمواد التدريبية الرامية لزيادة قابلية التشغيل البيئي وتبادل بيانات الطيران.

٣-٣٦ وذكّرت اللجنة بأن التعديل رقم (٣٧) للملحق الخامس عشر - خدمات معلومات الطيران، المقرر دخوله حيز التطبيق في ٢٠١٣/١١/١٤ يحتوي على مواصفات أداء موسعة النطاق تتعلق بالتبادل الرقمي لمعلومات الطيران وبأن هذا النهج تم إتباعه لعدم إعاقة الإعداد الجاري لنموذج تبادل البيانات المنبثق عن نموذج تبادل معلومات الطيران (AIXM). ولأحظت اللجنة إنه في حين أن هدف اعتماد نموذج تبادل محدد هو زيادة التوحيد القياسي وقابلية التشغيل البيئي، فسينطوي أيضاً على وضع وتنفيذ وإبقاء قاعدة قياسية فنية مفصلة. وفي هذا الصدد، ذكّرت اللجنة أيضاً بقرار الجمعية العمومية ١٥/٣٧ الذي أوصى بأنه ينبغي لمجلس الايكاو أن يشجع إعداد وتحديث المواصفات العامة لمستويات النظم والتشغيل والأداء وأن يواصل البحث عن أفضل السبل الملائمة لوضع وترجمة ومعالجة ونشر المواصفات الفنية. وبالنظر للتوصيات بالمزيد من تحسين الاتساق والقابلية للتشغيل البيئي لتبادل بيانات الطيران الرقمية، ستحيل اللجنة هذه إلى مجلس الايكاو لكي تنتظر فيها فرق الخبراء التي تقوم حالياً بوضع القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) والإرشادات من أجل مواصلة الانتقال من خدمة معلومات الطيران (AIS) إلى إدارة معلومات الطيران (AIM) ووضع وتنفيذ إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM).

٤-٣٦ وقُدّمت ورقات معلومات من الصين (A38-WP/190 و WP/192)، وإيران (جمهورية - الإسلامية) (A38-WP/281) ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (WP/241).

٥-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/337، المقدمة من الاتحاد الروسي، التي قدمت معلومات عن مفهوم الاتحاد الروسي لاستخدام الشبكات المحمولة جواً والمنظمة ذاتياً لاستخدامها في استيعاب الطائرات الموجهة عن بعد في المجال الجوي المراقب مدنياً، وأحاطت اللجنة علماً بالفوائد المحتملة للمفهوم والعلاقة بالتوصية ١٠/١ لمؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر بعنوان "الاستطلاع التابع التلقائي - شبكات البيانات اللاسلكية المنظمة ذاتياً". وطلبت اللجنة أن يدرس مجلس الايكاو الاقتراح كجزء من التنقيح المقبل للخطة العالمية للملاحة الجوية.

**البند رقم ٣٧ من جدول الأعمال: التقدم المحرز بخصوص الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة
للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي)**

٣٧-١ نظرت اللجنة في ورقة العمل A38-WP/67 المقدمة من المجلس، التي وفرت تقريرا مرحليا عن الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي)، بما في ذلك تفاصيل عن الإنجازات المحققة فيما يتصل بتنفيذها بقيادة المكتبين الإقليميين للايكاو في داكار بالسنگال ونيروبي بكينيا. وحظيت الورقة بالتأييد، كما قامت اللجنة، اعترافا منها بضرورة بذل المزيد من الجهود لمعالجة الشواغل البارزة في مجال السلامة والثغرات الرئيسية الأخرى ذات الصلة بالسلامة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي، بتشجيع الايكاو والشركاء في السلامة الجوية على تقديم دعمهم للدول الأفريقية للتغلب على أوجه القصور المذكورة. وأوجزت الورقة أيضا الشروط المطلوبة لاستمرار الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي) وتوسيع نطاقها في فترة الثلاث سنوات المقبلة استنادا إلى القرارات والأهداف المعتمدة خلال المؤتمر الوزاري المعقود بشأن السلامة الجوية في أبوجا بنيجيريا في يوليو ٢٠١٢ والتي أيدها لاحقا مؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي في يناير ٢٠١٣.

٣٧-٢ وتم التذكير بأنه خلال مناقشة سابقة بخصوص البند ٣٥ من جدول الأعمال: الملاحة الجوية — دعم التنفيذ (WP/247)، كانت اللجنة قد طلبت من الدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي تقديم موارد من الموظفين و/أو دعم مالي بصورة ملحة للتعبيل بإنشاء مكتب لبرنامج إجراءات الطيران (FPP) يكون قادرا على القيام بمهامه بصفة كاملة. ووافقت اللجنة في هذا الصدد على إدماج هذا الأمر في مشروع القرار المقدم في ورقة العمل A38-WP/67.

٣٧-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/353 التي قدمتها النيجر والتي سلطت الضوء على إنشاء اتحاد المنظمات الأفريقية للتدريب على الطيران (AATO) في أبريل ٢٠١٣. والهدف من الاتحاد هو كفالة استحداث تدريب على الطيران رفيع المستوى وموحد وذلك من خلال التعاون بين أعضائه والتشجيع على تبادل الخبرات الفنية. وتلقت الورقة دعما واسعا كما هنأت اللجنة الدول الأفريقية على هذه المبادرة الفريدة التي من شأنها أن تعود بالفائدة على مسؤولي سلامة الطيران في المنطقة. وأشار إلى أن الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا سوف تواصل دعمها لاتحاد المنظمات الأفريقية للتدريب على الطيران، وذلك من خلال توفير التوجيه فيما يتصل بوضع خطة لمعالجة الاحتياجات الحالية في مجال التدريب في أفريقيا.

٣٧-٤ ولاحظت اللجنة أن ورقة العمل A38-WP/213، التي قدمها أعضاء اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، قد تم تقديمها في إطار البند ٢٧ من جدول الأعمال: السلامة الجوية — السياسة العامة.

٣٧-٥ وعند استعراض ورقة العمل A38-WP/214، المقدمة من إثيوبيا نيابة عن اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، بخصوص خطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي (AFI-CIS)، أشارت اللجنة إلى التقدم المحرز في الخطة والتحديات المتصلة بها والمساعدة المقدمة لها إلى جانب فوائد تلك الخطة المصممة لإيجاد مجموعة من مفتشي السلامة في أفريقيا. وأثنت اللجنة على عملية تبادل الخبرات التي سمحت بها لجنة أفكاك من خلال إدارة وتنفيذ المشاريع الخاصة بالمفتشين، وأيدت التزام الايكاو بمواصلة دعم الخطة. وفي حين لاحظت اللجنة أن دولا بعينها قد قامت بالفعل بإيفاد المفتشين للمشاركة في خطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي، أهابت بجميع الجهات المعنية أن تساند الخطة بتقديم الموارد اللازمة لتدريب المفتشين الذين يندرجون تحت لواء خطة المفتشية التعاونية وإيفاد البعثات في المستقبل في إطار الخطة المذكورة.

٣٧-٦ وفي ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على رفع القرار التالي إلى الجلسة العام من أجل اعتماده:

القرار ١/٣٧: الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا

لما كانت الايكاو مستمرة في أداء دورها القيادي لتقليل أوجه القصور الخطيرة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي التي تضر بتشغيل الطيران المدني الدولي وباستمرار تنميته؛

وإذ تحيط علماً بأن الإجراءات التي اتخذتها الايكاو في إطار الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي) بدأت تظهر تقدماً إيجابياً في تعزيز السلامة الجوية في القارة؛

وتسجل بارتياح التقدم الكبير الذي حققته الدول الأفريقية فيما يتعلق بتحسين مستواها في مجال مراقبة السلامة؛

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

وتقر 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 للامتثال لشروط اتفاقية شيكاغو وملاحقها؛

وتقر بأنه ليس بوسع العديد من الدول الأفريقية، بمفردها، أن تدعم نظاماً وطنياً لمراقبة السلامة يتسم بالفعالية والاستدامة، وأنه ينبغي بالتالي حثها ودعمها على إنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOs)؛

وتشير إلى التوصية ٥/٤ للاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لأفريقيا والمحيط الهندي بشأن إنشاء وكالات إقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAs) إلى جانب إعداد منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOs) بما يمكن الدول من الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال التحقيق في الحوادث من خلال التعاون وتبادل الموارد؛

وتحيط علماً بأن الايكاو تدعم العديد من الدول الأفريقية لإنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOs) ووكالات إقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAs)؛

وتحيط علماً بإعلان أبوجا بشأن سلامة الطيران في أفريقيا الذي تم اعتماده خلال المؤتمر الوزاري بشأن سلامة الطيران المعقود في أبوجا في يوليو ٢٠١٢؛

وتحيط علماً بأهداف سلامة الطيران التي اعتمدت أثناء المؤتمر الوزاري بشأن سلامة الطيران الذي عُقد في أبوجا في نيجيريا في يوليو ٢٠١٢ وأبديته الجمعية العمومية للاتحاد الإفريقي في يناير ٢٠١٣؛

وتحيط علماً بأن خطط عمل الايكاو التي وضعت لبعض الدول المتعاقدة ستكون بمثابة منطلق لتقديم المساعدة المباشرة، بالتنسيق مع الجهات المعنية الأخرى لحل الشواغل البارزة في مجال السلامة لديها بالإضافة إلى الثغرات الرئيسية الأخرى في مجال السلامة؛

وتلاحظ أن المنظمات الإقليمية التي بدأ العمل على إنشائها أو التي أنشئت في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي ستظل تحتاج إلى دعم الايكاو في المستقبل القريب وإلى أن يتوطد إنشاؤها وتعتمد على دعمها الذاتي؛

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

وتقر بأن الايكاو ستحتاج إلى موارد إضافية لكي تتجح في الاضطلاع بتوفير الدعم الذي تقدمه للدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

**وتلاحظ 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- **تحث** الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي التي قبلت خطط عمل الايكاو على الالتزام بتحقيق الأهداف المبينة في الخطط من خلال حل الثغرات الرئيسية ذات الصلة بالسلامة بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة؛
- ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بإنشاء المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والوكالات الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAs)، حسب الاقتضاء، وتسريع وتيرة هذه العملية وتعزيز التعاون في جميع أنحاء الإقليم من أجل استخدام الموارد المتاحة بأفضل طريقة ممكنة؛
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الامتناع عن ازدواجية الخدمات المقدمة نتيجة للانضمام إلى أكثر من منظمة إقليمية واحدة معنية بمراقبة السلامة الجوية؛
- ٥- **تحث** الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على تنفيذ توصيات المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG) واجتماعات الفريق الإقليمي للسلامة الجوية لأفريقيا (RASG-AFI)؛
- ٦- **تحث** الدول والصناعة والهيئات المانحة على دعم تنفيذ الأنشطة ذات الأولوية التي حددتها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG) والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران (RASG-AFI)؛
- ٧- **تحث** الدول وقطاع الطيران والجهات المانحة على تقديم المساهمات، النقدية والعينية، لتنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا، **وتكلف** المجلس بالإقرار بجميع تلك المساهمات؛
- ٨- **تحث** الدول الأفريقية والايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني أن تعالج بصورة مشتركة أوجه القصور في مجال السلامة التي تم تحديدها؛
- ٩- **تكلف** المجلس برصد مدى تحقيق أهداف سلامة الطيران التي حددها المؤتمر الوزاري بشأن سلامة الطيران الذي عُقد في أبوجا في يوليو ٢٠١٢؛
- ١٠- **تكلف** المجلس بضمان استمرار اضطلاع الايكاو بدور قيادي 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 على مدى فترة السنوات الثلاث وتقديم تقارير إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التقدم المحرز؛
- ١٢- **تحث** الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي أن تدعم إنشاء مكتب برنامج إجراءات الطيران الخاص بالإقليم بموظفين معارين ومساعدة مالية كمسألة عاجلة للإسراع بتنفيذ مفهوم الملاحه القائمة على الأداء في المنطقة؛
- ١٣- **تعلن** أن هذا القرار يحلّ محلّ القرار ٣٧-٧.

البند ٣٨ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

١-٣٨ نظرت اللجنة في الوثيقة A38-WP/38 المقدمة من مجلس الايكاو، والتي تضمنت ملخصاً عن الأعمال المنجزة منذ انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال استخدام الأساليب غير الكيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة من الحشرات في الرحلات الدولية. وأحاطت علماً بأن الأساليب غير الكيميائية للتطهير من الحشرات ما زالت قيد الإعداد. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي عرض أي تطورات على الايكاو، فضلاً عن منظمة الصحة العالمية في الحالات المناسبة. وأيدت اللجنة القيام المزيد من العمل بشأن الأساليب غير الكيميائية للتطهير من الحشرات، ولكنها أشارت أيضاً إلى أن مواد التطهير الكيميائي من الحشرات تُعتبر، في حالة استخدامها وفقاً للتوجيهات العامة وإرشادات منظمة الصحة العالمية، آمنة وفعالة بصفة عامة في آن واحد وأنه ينبغي الاستمرار في استخدامها. ومع ذلك، ظلت هناك شواغل فيما يتعلق بالتأثير على صحة الركاب والأطقم. وأبلغت اللجنة بأن الغرض من الستار الهوائي الذي يظل أحد البدائل المحتملة، مخصص لاستخدامه عند أبواب دخول الركاب فقط وأنه يقترح إضافة شبكات على الأبواب الأخرى. وتجري بحوث مباشرة بالخير بصدد استخدام كل من الستار الهوائي والشبكات. واتفقت اللجنة أيضاً على أنه ينبغي أن تطلب الايكاو من منظمة الصحة العالمية أن تضيف موضوع الأساليب غير الكيميائية للتطهير من الحشرات في برنامج عمل الفريق الاستشاري الذي شكلته مؤخراً لمكافحة ناقلات الأمراض.

٢-٣٨ ولدى استعراض الوثيقة A38-WP/225 التي قدمتها إندونيسيا والتي تناولت فيها أنشطة بناء القدرات في مجال النقل الجوي وتنمية الموارد البشرية التي اضطلع بها مركز تنمية الموارد البشرية في مجال النقل الجوي التابع لوزارة النقل بإندونيسيا، أحاطت اللجنة علماً بالتقدم الذي أحرزته إندونيسيا في هذا المجال. وفيما يتعلق بترتيب الأولويات بين أنشطة بناء القدرات الخاصة بتنمية الموارد البشرية وتيسير وتنسيق هذه الأنشطة، أحاطت اللجنة علماً بأن هذه المسؤوليات تقع في المقام الأول على عاتق الأقاليم والدول الفردية.

٣-٣٨ وقُدمت ورقنا عمل من نيبال (WP/139) ولجنة الطيران المشتركة بين كومنولث الدول المستقلة (WP/224).

٤-٣٨ ونظرت اللجنة في ورقات العمل A38-Wp/156 و 256 و 257 التي قدمتها فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، والتي اقترحت فيها إعداد مبادرات التعلم الإلكتروني لدورات الايكاو على الإنترنت بهدف تحسين السلامة فضلاً عن إعداد إرشادات لبرامج التدريب على نظم إدارة السلامة في شكل دورات التدريب القياسية (STPs). ومع الاعتراف بأهمية ومزايا إمكانية التعلم عن بعد، أحاطت اللجنة علماً بالتقدم الذي أحرزته فنزويلا في هذا المجال. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بأن الايكاو تعد حالياً دورة إلكترونية مجمعة عن إدارة السلامة وسوف يبدأ توفيرها خلال الربع الثاني من عام ٢٠١٤.

٥-٣٨ واستعرضت اللجنة أيضاً الوثيقة A38-WP/174 التي قدمتها إندونيسيا واقترحت فيها أن تنظم الايكاو دورات تدريبية للدول الأعضاء بشأن ملاحق الايكاو. وقامت الأمانة بإبلاغ اللجنة الفنية بتوافر تدريب إلكتروني على الكمبيوتر على البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة بالإضافة إلى توفير بعض الإرشادات عن تطبيق مختلف الملاحق، حتى وإن لم تقدم الايكاو تدريباً محدداً بشأن الملاحق كل على حدى.

٦-٣٨ وناقشت اللجنة الوثيقة A38-WP/148 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية واقترحت فيها إجراء تقييم لبعض أنشطة التدريب، بما يشمل مستويات الأداء أثناء العمل، للسماح بإجراء تقييم للمتدربين في بيئتهم التشغيلية. واقترح أيضاً إعداد آلية تستخدم فيها منهجية برنامج "تربيت المتقدم" لجمع المعلومات عن الطريقة التي يطبق بها المشاركون القدرات التي يكتسبونها

خلال التدريب وكيفية قياس مستوى النقل الفعلي للمعارف والمهارات والمواقف والتطبيق أثناء العمل. واعترفت اللجنة بأهمية قياس مدى فعالية التدريب وأيدت التوصيات في الوثيقة A38-WP/148. وتم الاتفاق على أن تقوم الأمانة العامة بتنسيق هذه التوصيات مع اللجنة التوجيهية المسؤولة عن برنامج "ترينير المتقدم".

٧-٣٨ وقدمت مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (ورقة معلومات A38-WP/143 والتصويب رقم ١).

٨-٣٨ ونظرت اللجنة في الوثيقة A38-WP/143 التي قدمتها الهند وطلبت فيها من المجلس أن ينظر في مراجعة معايير أسطح حد العوائق، والواردة في المجلد الأول بعنوان تصميم وتشغيل المطارات من الملحق الرابع عشر - المطارات، مع مراعاة القدرات الملاحية وقدرات الأداء الحالية بالنسبة للطائرات الراهنة. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس أن يشرع في العمل في هذا الشأن، بما يشمل التخصصات الفنية اللازمة، مع مراعاة الآثار المترتبة على الموارد.

٩-٣٨ وقدمت أيضاً الوثيقة A38-WP/153 عن تجربة الهند الناجحة بشأن المدارج شبه المتوازية وأعمالها بصدد النموذج الحسابي الأولي الذي أعد من أجل استخدامه في المستقبل. وطلبت اللجنة من المجلس أن ينظر في تعديل الإرشادات التي سترد في دليل العمليات المتزامنة على المدارج الآلية المتوازية وشبه المتوازية (Doc 9643)، مع مراعاة أنه ينبغي دراسة المخاطر على النحو السليم.

١٠-٣٨ ونظرت اللجنة في الوثيقة A38-WP/298 التي قدمتها جمهورية كوريا والتي تطلب فيها من الايكاو أن تواصل أعمالها بشأن إعداد قواعد قياسية لمناطق السلامة النهائية على المدارج من خلال بحث تحليلات بيانات الحوادث وتحليلات الجدوى الاقتصادية. وشددت اللجنة على أنه ينبغي التركيز على المنهج الشامل لمعالجة سلامة المدارج، وليس مجرد مناطق السلامة النهائية على المدارج، كما هو وارد في برنامج العمل الحالي للايكاو، والذي يتضمن سبلاً أخرى مثل أجهزة الإيقاف وتقييم حالة أسطح المدارج والإبلاغ عنها. وأحيط علماً أيضاً بأنه في بعض المطارات في مختلف أنحاء العالم، من الصعب توسيع نطاق منطقة السلامة النهائية على المدارج بسبب ما تفرضه المناطق الحضرية من قيود. ومع الإحاطة بأن هذا الموضوع كان مدرجاً على برنامج عمل الايكاو في الفترة الثلاثية القادمة، أوصت اللجنة بمراعاة اقتراحات جمهورية كوريا على النحو اللازم.

١١-٣٨ واقترح في ورقة العمل A38-WP/302، التي قدمتها أيضاً جمهورية كوريا عن تدابير منع الخروج عن المدارج بسبب عمليات الاقتراب غير المستقرة، إضافة أحكام عن ضمان الجودة التشغيلية للرحلات والمزيد من الإجراءات التدريبية لأطقم الرحلات في دليل اعتماد منظمات تدريب أطقم القيادة (Doc 9841). وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات المقدمة وخلصت إلى أن الملحق التاسع عشر ودليل إدارة السلامة (Doc 9859) ودليل برنامج تحليل بيانات الطيران الذي نُشر مؤخراً (Doc 10000) وثائق تتضمن ما يكفي من أحكام وإرشادات لمعالجة مسألة إعداد برامج التدريب المبنية على البيانات مع مراعاة الإجراءات الرسمية لتحديد المخاطر والتخفيف من حدتها.

١٢-٣٨ ونظرت اللجنة في الوثيقة A38-WP/151 التي قدمته إندونيسيا وتناولت فيها ضرورة وجود عاملين حاصلين على تدريب جيد في مجال الملاحة الجوية في الدول الأعضاء. وتضمنت هذه الوثيقة أيضاً اقتراحاً بإعداد شروط لترخيص العاملين في مجال نظم معلومات الطيران والعاملين في مجال إلكترونيات سلامة الملاحة الجوية والعاملين في مجال تصميم إجراءات الطيران في الملحق الأول - إجازة العاملين. وذكرت اللجنة بأن الايكاو قد أعدت، بالتعاون مع الاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية، برامج عامة عن قدرات هؤلاء العاملين كوسيلة لتشجيع التدريب العالي المستوى والموحد على المستوى العالمي. ولم تتوصل اللجنة لأي توافق في الآراء حول ما إذا كان هناك ما يبرر من منظور السلامة إعداد أحكام

دولية لإجازة العاملين خارج نطاق التخصصات التي يشملها الملحق الأول في الوقت الحالي. وأشارت اللجنة إلى عدم وجود أحكام دولية لإجازة العاملين تمنع الدول أو الأقاليم من وضع الشروط الوطنية الخاصة بها في مجال منح التراخيص أو الإجازات. واتفقت اللجنة على أن يُطلب من المجلس، إذا سمحت الموارد، بتحديد مدى الحاجة من منظور السلامة إلى إعداد أحكام دولية لإجازة العاملين خارج النطاق الحالي للتخصصات التي يشملها الملحق الأول.

٣٨-١٣ ونظرت اللجنة في الوثيقة A38-WP/252 التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة وسلطت الضوء فيها على الخطر الكبير الذي تشكله أجهزة بث أشعة الليزر على سلامة وأمن الطيران المدني. وأشار في ورقة العمل إلى أن ارتفاع عدد الحالات التي استخدمت فيها أشعة الليزر تقتضي اتخاذ إجراءات على المستوى العالمي للحد من المخاطر المرتبطة باستخدام مثل هذه الأجهزة التي تبتث أشعة الليزر بدون قواعد تنظيمية. وأحاطت اللجنة علماً بأن عدداً من الدول يتخذ الآن إجراءات للتخفيف من حدة المخاطر التي تشكلها أجهزة بث أشعة الليزر، وأنه يمكن تحقيق أكثر من ذلك بكثير، وخاصة فيما يخص اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة ضد مرتكبي هذه الأفعال بموجب القوانين الجنائية السارية. ومع ذلك، إذا كانت هناك حاجة إلى قيام الايكاو بمعالجة مواضيع أخرى، اتفقت اللجنة على إحالة هذه المهمة إلى المجلس للمزيد من البحث، رهنا بالاعتبارات المالية. وعرضت وكالة السلامة الجوية الأوروبية في هذا الصدد تقديم المساعدة فيما يخص الموارد.

٣٨-١٤ ونظرت اللجنة في الوثيقة A38-WP/359 التي قدمتها اليابان ووصفت فيها طريقة الاستفاد من نظام إدارة الأزمات ومعدات حالات الطوارئ لمراقبة الحركة الجوية تحضيراً للكوارث الطبيعية مثل التسونامي الذي وقع مؤخراً بسبب الزلزال الذي ضرب اليابان في عام ٢٠١١. ودعت في هذه الورقة الجمعية العمومية إلى تشجيع الدول على تقديم أفضل ما لديها من ممارسات فيما يخص إدارة الأزمات، والإحاطة علماً بأهمية وضرورة اتخاذ إجراءات استباقية ضد مثل هذه الأحداث، بما فيها الكوارث الطبيعية، والنظر في برامج التصدي لحالات الطوارئ وتحضير معدات الطوارئ لمراقبة الحركة الجوية.

٣٨-١٥ وركزت الوثيقة A38-WP/325 التي قدمتها جمهورية كوريا على أحكام الطوارئ أو الخطط المعدة لهذا الغرض والواردة في مختلف ملاحق الايكاو. وتضمنت الوثيقة دعوة موجهة إلى الايكاو لكي تنظر في إعداد مواد إرشادية شاملة لضمان التخطيط السليم للتصدي لحالات الطوارئ في الدول بحيث يتم الربط بين مختلف الملاحق ذات الصلة بها، بوصفها عملية مستقلة عن الأحكام المنفصلة للتصدي لحالات الطوارئ الموجودة لدى مقدمي الخدمات.

٣٨-١٦ ونظرت اللجنة في الوثيقة A38-WP/149 التي قدمتها إندونيسيا وعرضت فيها معلومات عن كيفية تحسين قدرات الدول لتنظيم عمليات الإخلاء واستقبال المساعدة في أعقاب الكوارث في المناطق التي تكثر فيها المخاطر. وسلطت الوثيقة الضوء على كيفية الاستفادة من المطارات التي يجري التركيز فيها على الكوارث في إطار برنامج "إعداد المطارات للتصدي للكوارث" وطلبت من الايكاو أن تعد مواد إرشادية بشأن الإجراءات التشغيلية للمطارات الموجودة في المناطق التي تكثر فيها المخاطر.

٣٨-١٧ وفيما يتعلق بورقات العمل A38-WP/359 و A38-WP/325 و A38-WP/14 ، وبالنظر إلى التأييد الكبير من الدول لضرورة التقدم في العمل بشأن مختلف جوانب التصدي لحالات الطوارئ، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس أن يشرع في العمل للتعمق في دراسة هذه المواضيع، مع مراعاة الموارد المطلوبة.

٣٨-١٨ ونظرت اللجنة في الوثيقتين A38-WP/132 و A38-WP/364 اللتين قدمتهما كندا وعرضت فيهما مفهوم أجهزة الاستقبال الفضائية لنظم إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي التي تستفيد من التكنولوجيات الموجودة حالياً (الأقمار الصناعية

وأجهزة إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي) بما يسمح بتوفير التغطية اللازمة للمراقبة بالنسبة لخدمات الحركة الجوية في العالم. ويمكن لهذا المفهوم أن يحسن السلامة ويساهم بشكل كبير في إدارة المجال الجوي بمزيد من الكفاءة وتسيير عمليات الطائرات على الارتفاع الأمثل واستخدام الطرق المفضلة وخفض استهلاك الوقود في المناطق النائية التي ليس من المجدي أو العملي فيها استخدام الاستطلاع الأرضي. وأحاطت اللجنة علما بأن نظام إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي الذي تُستخدم فيه التكنولوجيات الفضائية كان موضوع التوصية ٩/١ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية، وأنه سوف يُضاف إلى الخطة العالمية للملاحة الجوية، حتى وإن كانت إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي التي تستخدم فيها التكنولوجيات الفضائية مذكورة في الطبعة الرابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية كما أُشير إلى ذلك سابقا. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي إحالة النظر في مسألة إعداد أحكام الايكاو وموادها الإرشادية إلى المجلس، وأحاطت علما بأنه ينبغي أن تكون هذه الأعمال قائمة على اعتبارات الأداء إلى الحد الممكن.

١٩-٣٨ واستعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/326 التي قدمتها جمهورية كوريا بشأن التعاون المدني العسكري. ودُعيت الايكاو في هذه الوثيقة إلى النظر في المساهمة في المؤتمرات التي يمكن فيها مناقشة بعض الأمثلة عن التعاون المدني العسكري ومناقشتها وتبادلها فيما بين الدول الأعضاء. وتم التذكير بأنه، كما ورد ذلك في توصيات المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية والبيان الموحد بسياسات الايكاو المستمر وما يتصل بها من ممارسات في مجال الملاحة الجوية، بدأت الايكاو العمل في مختلف المناطق لتشجيع الدول على تحسين التعاون المدني العسكري. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس أن يتعمق في دراسة الحاجة إلى إعداد مواد إرشادية عن الاستخدام المرن للمجال الجوي وتصميم المجال الجوي وتشغيله البيئي ومراعاة مبادئ صنع القرارات بصورة تعاونية لدى تبادل المعلومات بين الشركاء المدنيين والعسكريين واستخدام إدارة تدفق الحركة الجوية لزيادة كفاءة استخدام المجال الجوي. ويتعين على المجلس عند النظر في هذا الموضوع أن يراعي الاعتبارات المالية.

٢٠-٣٨ وقُدّمت ورقات معلومات من جانب نيبال (A38-WP/117) والهند (A38-WP/346 Revision 1) وجمهورية كوريا (A38-WP/308) ومنغوليا (A38-WP/324).

- انتهى -