



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

مشروع تقرير اللجنة (ب) عن البند رقم (٧) من جدول الأعمال

مشروع التقرير المرفق عن البند رقم (٧) من جدول الأعمال مقدّم لكي تقره
اللجنة (ب) من أجل عرضه على الجلسة العامة.

البند ٧ من جدول الأعمال : المخاطر التشغيلية في مجال السلامة
البند الفرعي ٧-١ : تسهيل اتخاذ القرارات المستندة إلى البيانات لتطوير معلومات السلامة التي يمكن استخدامها في إدارة مخاطر السلامة

تيسير اتخاذ القرارات القائمة على البيانات

١-٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/23، التي قدمتها الأمانة العامة وعرضت فيها الحلول التي وضعتها أو اقترحتها للإيكاف لتحليل البيانات دعماً لاتخاذ القرارات المستندة إلى البيانات ومساعدة الجهات المعنية في تحديد مخاطر السلامة وإدارتها على نحو يسهل إعداد ونشر معلومات السلامة وتنفيذ برامج السلامة الوطنية ونظم إدارة السلامة. وأقرت اللجنة بأن هذه الحلول، التي تشمل البيانات والأدوات والمنهجيات والتدريب، تسهل بالفعل اتخاذ القرارات المستندة إلى البيانات وتساعد الجهات المعنية على تحديد مخاطر السلامة وإدارتها. وتسهم تلك الأدوات والمنهجيات أيضاً في إعداد معلومات السلامة وتدعم تطبيق تدابير استباقية لإدارة السلامة وفقاً لأهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية، كما تسمح للإيكاف برصد تحقيق الأهداف المحددة في الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٢-٧ وناقشت اللجنة أيضاً ورقة العمل AN-Conf/13-WP/125، التي قدمتها الولايات المتحدة وتناولت فيها تسهيل تبادل بيانات السلامة على الصعيد الدولي من أجل الإدارة الفعالة للمخاطر. ولاحظت اللجنة أن العديد من أصحاب تصميم الطراز يطبقون بالفعل إجراءات مُحكمة لإدارة المخاطر ضمن نُظمهم الخاصة باستمرار صلاحية الطائرات للطيران. غير أن الأرجح أن غالبية الطائرات من طراز معين من الأسطول يجري تشغيلها خارج دول التصميم، مما قد يؤدي إلى توليد قدر كبير من البيانات التشغيلية التي لن يحصل عليها صاحب تصميم طراز الطائرة ومصنّعها. ومن دون هذه البيانات الحرجة بالنسبة للسلامة فإن صاحب تصميم الطراز لن يتمكن من تكوين صورة كاملة عن قضايا السلامة التي ربما تؤثر على المنتج. وأقرت اللجنة بالحاجة إلى مواصلة إعداد إرشادات تعزز تبادل بيانات السلامة بين مستخدمي منظومة الطيران. ويشمل ذلك تحديداً تبادل هذه البيانات مع المؤسسات المسؤولة عن تصميم طرازات الطائرات وتصنيعها، لتسهيل الإدارة الفعالة للمخاطر.

٣-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/126، التي قدمتها الولايات المتحدة وتناولت فيها مسألة الافتقار إلى مبادئ توجيهية تساعد دول السجل في المصادقة على الموافقات الممنوحة للتصميم، بحيث تنصّ على الاعتراف صراحةً بنظم السلامة التي تطبقها دولة التصميم واختصاصها وقدراتها الفنية المثبتة. وشددت اللجنة على الأهمية والفوائد العديدة لإعداد سياسات موحدة لاتخاذ القرارات على أساس المخاطر، وعلى أفضل الممارسات في مجال المصادقة على المنتجات الأجنبية. وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات المقدمة ووافقت على أن وضع أحكام للإيكاف في هذا المجال، حسب الاقتضاء، سيشجع الدول الأعضاء على اعتماد نهج موحد إزاء استيراد المنتجات التي صادقت عليها دولة أخرى. وسيعود هذا بالنفع على قطاع الطيران ككل من خلال تطبيق قواعد قياسية متسقة عالمياً لتصميم المنتجات، وخفض التكاليف، وكذلك تمكين سلطات الترخيص من تبادل أفضل الممارسات في استيفاء شروط الاستيراد في دولة السجل.

٤-٧ واستعرضت اللجنة كذلك ورقة العمل AN-Conf/13-WP/129، التي قدمتها الولايات المتحدة وتطرق فيها إلى التعاون الدولي بشأن النماذج المتكاملة لتقييم المخاطر والتعاون بين إدارة الطيران الاتحادية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية في تطوير منصة إلكترونية مشتركة تتيح نموذجاً متكاملاً لمخاطر سلامة الطيران لأغراض تقييم أداء السلامة. وأحاطت اللجنة علماً بأن النموذجين المتسقين اللذين تستخدمهما إدارة الطيران الاتحادية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، أي "النموذج المتكامل لتقييم السلامة" (ISAM) و"الصورة المتكاملة عن المخاطر" (IRIS)، على التوالي، يقرّان بأهمية المفاهيم العالمية وضرورة إجراء عمليات تقييم مخاطر السلامة على المستويين الإقليمي والمحلي، فضلاً عن أهمية تطوير أدوات قوية لتحليل السلامة مع مراعاة عامل التكلفة.

٥-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/148، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية بشأن منهجية جمع بيانات السلامة وتحليلها، وتحديد الخطوات الأولى من عملية جمع وتحليل بيانات السلامة للمساعدة على اتخاذ القرارات وتقييم مخاطر السلامة في سياق التعقيد المتزايد والتوجه المتنامي نحو التشغيل الآلي للبرامج والتطبيقات، توجهاً لدعم تنفيذ برامج السلامة الوطنية. وأقرت اللجنة بالحاجة إلى إذكاء وعي الدول بشأن الحاجة إلى إحداث تغيير في الثقافة التنظيمية وإلى إعداد إرشادات واعتماد إجراءات موحدة وبسيطة في الدول لتعزيز تبادل بيانات السلامة من أجل دعم تنفيذ برامج السلامة الوطنية ونظم إدارة السلامة.

٦-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/231 Revision No. 1، التي قدمتها سنغافورة بالنيابة عن الصين وإندونيسيا واليابان والفلبين وتايلند واتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا) ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، والتي تسلط الضوء على التقدم المحرز في مشروع "سلامة الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ" (AP-SHARE) الذي يرمي إلى جمع البيانات وتحليلها وتبادلها في هذا الإقليم. ويهدف المشروع إلى تجميع البيانات التشغيلية من مصادر متنوعة وتحليلها لإذكاء الوعي بالسلامة وتعزيزها، وقد برهن عن أهمية التحليل القائم على البيانات للتصدي لقضايا محددة تتعلق بالسلامة. وأحاطت اللجنة علماً بالتقدم المحرز في تنفيذ هذا المشروع باعتباره مبادرة رائدة في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، تهدف إلى إنشاء آلية تعاونية لتبادل البيانات الإقليمية للنهوض بإدارة مخاطر السلامة. وأحاطت اللجنة كذلك بالطرق التي يعتمد عليها المشروع في مجالات الإدارة وتقاسم التكاليف وتحليل بيانات السلامة.

المبادرات الأخرى المتعلقة بمعلومات السلامة

٧-٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/141 Revision No. 1، المقدمة من الصين، وأخذت علماً بالنتائج الإيجابية لتطبيق نظام إدارة المخاطر على شركات الطيران في الصين. وتطبق هذه النظم إما على سبيل التذكير والمساعدة لموظفي المراقبة التشغيلية مباشرة أو لتوفير الدعم بالبيانات والأساس اللازم لاتخاذ القرارات في مجالات عمل أخرى. كما وافقت اللجنة على جدوى اطلاع الأقاليم الأخرى على تجربة الصين في إنشاء نظام لإدارة المخاطر التشغيلية وأخذت اللجنة في اعتبارها التوصية الخاصة بإدراج مفهوم العمل هذا في الملحق السادس - تشغيل الطائرات.

٨-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/185، التي قدمها المجلس الدولي للمطارات وعرض فيها لمحة عامة عن أنشطة المجلس ومبادراته المتعلقة بسلامة المطارات، والتي نفذ بعضها بالتعاون مع الإيكاو. كما تطرقت الورقة، التي أعرب فيها المجلس عن تأييده لأنشطة الإيكاو وأهدافها الاستراتيجية في هذا المجال، إلى المسائل الناشئة فيما يتعلق بسلامة المطارات، ولا سيما استخدام أشعة الليزر والطائرات المسيّرة (الدرون) في محيط المطارات. وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في الورقة وأيدتها وأقرت بالمساهمة القيّمة للأنشطة المذكورة في تعزيز سلامة المطارات.

٩-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/280، التي قدمتها نيكاراغوا بالنيابة عن بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس، والتي تسلط الضوء على التقدم الذي أحرزته وكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA) في تنفيذ برنامج أمريكا الوسطى لتحليل أحداث السلامة (PASOC). ونوّهت اللجنة بأهمية هذا البرنامج الذي يستوفي شرط إنشاء نظام لجمع ومعالجة بيانات السلامة، ودوره القيّم في مساعدة دول أمريكا الوسطى على تنفيذ برامج السلامة الوطنية من خلال بناء التحالفات الهادفة إلى تحسين البيانات المجمّعة كماً ونوعاً، والحصول على الأدوات اللازمة لدعم تحليلات بيانات السلامة وإدارة مخاطر السلامة، والعمل على إرساء آلية لحماية البيانات ومصادرها. وأقرت اللجنة بالدور القيّم الذي يمكن أن تضطلع به المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في دعم الدول لتلبية احتياجاتها في مجال جمع بيانات السلامة وتحليلها، بما يكفل التنفيذ الفعال لبرامج السلامة الوطنية لهذه الدول.

١٠-٧ وأحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات المقدمتين من البرازيل (AN-Conf/13-WP/130) و (AN-Conf/13-WP/131).

وفي ضوء المناقشة السابقة، وافقت اللجنة على التوصيات التالية:

التوصية ١٧-١ - اتخاذ القرارات المستندة إلى البيانات

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) تنفيذ عمليات اتخاذ القرارات المستندة إلى البيانات، مع مراعاة مجموعة مؤشرات الإيكاو الخاصة بالسلامة والملاحة الجوية، في إطار اضطلاعها بالأنشطة المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية وبناء القدرات في مجال تحليل البيانات؛

(ب) النظر في استخدام الحلول التي تقدمها الإيكاو لتحليل بيانات الملاحة الجوية، ولا سيما أثناء المراحل الأولى لوضع برنامج السلامة الوطني، والانضمام إلى مشروع الإيكاو لنظام رصد معلومات السلامة (SIMS) لتحسين استخدام ما تخزنه من بيانات؛

(ج) تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية مع غيرها من الدول الأعضاء من خلال نظام رصد معلومات السلامة دعماً لإدارة مخاطر السلامة؛

(د) مواصلة العمل المشترك على إعداد نماذج لتقييم مخاطر السلامة تدعم وتيسر التحديد الكمي لخط الأساس بالنسبة للمخاطر، وتقييم مخاطر السلامة والتنبؤ بها، لدعم اتخاذ القرارات على أساس المخاطر، ووضع النماذج المتعلقة بالحوادث والوقائع وتحليل العقبات وتحليلات الاستجابة والاحتمالات، لضمان معالجة اعتبارات السلامة الأولية في سياق النماذج المتكاملة لتقييم المخاطر؛

(هـ) العمل مع الجهات المعنية في القطاع لدعم إنشاء آليات ومنصات إقليمية لتعزيز تبادل البيانات وتنسيق أولويات السلامة؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(و) مواصلة تطوير النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS) ونظام رصد معلومات السلامة (SIMS) وغيرها من الحلول القائمة على تحليل البيانات، والترويج لاستخدام هذه الحلول، وعقد اجتماعات دورية لفريق مستخدمي النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها، من أجل التكيف المستمر مع بيئة السلامة المتغيرة؛

(ز) تشجيع الأنشطة التي تسهل الإبلاغ على المستوى العالمي عن الأحداث والثغرات المتعلقة بالسلامة لضمان توفر بيانات السلامة الضرورية؛

(ح) استعراض وإعداد الإرشادات ذات الصلة لزيادة تسهيل تبادل بيانات السلامة بين المشغلين والمسؤولين عن تصميم طرازات الطائرات وصنعها؛

(ط) إنكاء وعي الدول بشأن أهمية الشروع في تنفيذ برامج السلامة الوطنية ونظم إدارة السلامة بواسطة إجراءات مبسطة ترشد استخدام الموارد من أجل بيان الفوائد وإحداث الزخم اللازم لتحقيق التغيير المطلوب في الثقافة التنظيمية؛

(ي) اتخاذ إجراءات للمضي في وضع إجراءات موحدة في الدول تعزز تبادل بيانات السلامة؛

(ك) تشجيع الدول على استخدام موقع الإيكاو الإلكتروني لتنفيذ إدارة السلامة كمنصة لتبادل المعلومات من أجل تسهيل تبادل الخبرات بين المجموعات الإقليمية بشأن تبادل البيانات على المستوى الإقليمي.

التوصية ٧-١/٢ - السياسات والممارسات المثلى الموحدة والقائمة على أساس المخاطر بشأن المصادقة على المنتجات الأجنبية

أن تقوم الإيكابو بما يلي:

(أ) مواصلة التشجيع على الحد من التكرار في إجراءات منح التراخيص التي تقوم بها الدول الأعضاء دون زيادة ملموسة في السلامة؛

(ب) إعداد واستعراض مواد لإدراجها في وثيقة "دليل صلاحية الطائرات للطيران" (Doc 9760)، ووثيقة "دليل إدارة السلامة" (Doc 9859)، والملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران"، و/أو الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة"، كي تحدد دول السجل المستوى الملائم من المشاركة في مبادئ المصادقة على الموافقات الصادرة عن دول التصميم والاعتراف بها؛

وأن تقوم الدول بما يلي:

(ج) دعم فريق صلاحية الطائرات للطيران فيما يقوم به من جهد لتحديد مدى الحاجة إلى إعداد مواد جديدة للحدّ بشكل أكبر من التكرار في أنشطة منح التراخيص، وذلك من خلال إجراء دراسة جدوى لوضع المعايير المشتركة وأفضل الممارسات الموصى بها للاعتراف بقدرات تُظْمَن منح التراخيص لدى دول التصميم (بما في ذلك الاعتراف بالموافقات على التصميم/مؤسسات التصميم)؛

(د) دعم عملية وضع القواعد والتوصيات الدولية، والمواد الإرشادية، والأدلة التي تستخدمها الدول الأعضاء لإصدار التراخيص للمنتجات، وإتمام ذلك بوضع توجيهات بشأن أفضل الممارسات في التنفيذ.

البند ٧ من جدول الأعمال : المخاطر التشغيلية للسلامة

البند الفرعي ٧-٢ : مخاطر السلامة التشغيلية على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية، ودور المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية

٧-١٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/127، التي قدمتها الولايات المتحدة بشأن أهمية الحفاظ على إطار السلامة الذي وضعته المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) دعماً للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP). وأبرزت اللجنة ضرورة توخي الحذر عند النظر في إعادة هيكلة المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs)، وأهمية استشارة الدول لضمان أن يستمر تركيز المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية على مواصلة نجاحاتها في تحسين السلامة كلّ في إقليمها.

٧-١٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/158، التي قدمتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC)^١، بشأن أهمية تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) والاعتراف بها.

^١ بالنيابة عن هيئات الطيران المدني في أفريقيا ومدغشقر (AAMAC)، ووكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA)، والوكالة المجتمعية للإشراف على سلامة وأمن الطيران المدني (ACSAC)، ووكالة مراقبة السلامة الجوية في أفريقيا الوسطى (ASSA-AC)، ومنظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO)، ووكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية (CASSOA)، وجهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS)، وهيئة الطيران المدني لشرق الكاريبي (ECCAA)، والاتحاد الأوروبي (EU)، ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC)، والمنظمة المؤقتة لسلامة الطيران التابعة للاتحاد الإنمائي لجنوب أفريقيا (iSASO)، ومنظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، والجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP)

وأقرت اللجنة بأن هناك دوراً رئيسياً منوطاً بهذه المنظمات الإقليمية على المستويين الإقليمي والعالمي لمساعدة الدول فيما تواجهه من تحديات للاضطلاع بمسؤولياتها المتعلقة بالسلامة، شريطة تمكينها وتزويدها بالقدر الكافي من الموارد. ووافقت اللجنة على ضرورة أن تواصل الدول والمنظمات الإقليمية بذل جهودها لتعزيز المنظمات الإقليمية والاعتراف بها في إطار منظومة السلامة بالإيكاو.

١٤-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/63 Revision 2 التي قدمتها الولايات المتحدة بالنيابة عن المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين (IAOPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، والتي أعربت فيها عن قلقها بشأن الأحداث المتعلقة بسلامة المدارج، لا سيما حالات الخروج من المدارج واقتحامها، والتي لا تزال تُعد من بين الفئات الأعلى في مخاطر سلامة الطيران المدني. ومنذ عام ٢٠١١، تعمل الإيكاو مع شركاء برنامج سلامة المدارج (RSP) معاً لتقليل مخاطر الخروج من المدارج واقتحامها، وغيرها من الأحداث المرتبطة بسلامة المدرج والتخفيف من حدتها. وأيدت اللجنة أنشطة برنامج سلامة المدارج تحت قيادة الإيكاو، كما أيدت إطلاق خطة العمل العالمية لسلامة المدارج (GRSAP).

١٥-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/179 التي قدمتها كولومبيا، وأيدتها دول أمريكا الجنوبية، بشأن الحاجة إلى معالجة مسألة الاصطدام بالطيور وتأثيرها على السلامة التشغيلية. ووافقت اللجنة على ضرورة إدراج مبادرات تعزيز السلامة التي تهدف إلى منع الاصطدام بالطيور في طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) الواردة في التوصية ١-٦/١: بشأن "مسودة طبعة الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004, GASP). كما وافقت اللجنة على الحاجة إلى دمج الإحصاءات المتعلقة بمخاطر الطيور في نظام iSTARS واستكشاف الأدوات الممكنة لدعم تحليل معلومات السلامة الذي تجريه الدول كجزء من تنقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية.

١٦-٧ وأُحيط علماً بورقتي المعلومات اللتين قدمتهما لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC) (AN-Conf/13-WP/81 و AN-Conf/13-WP/159).

١٧-٧ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١٧-٢/١ - تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOs)

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) تقديم مزيد من الدعم لتعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOs) من خلال الانخراط بشكل نشط في تطوير هذه المنظمات داخل أراضيها، وتأمين آليات تمويل كافية ومستدامة لها، وتكليف هذه المنظمات بمهام مراقبة السلامة؛

وأن تقوم الإيكاو بما يلي:

^٢ بدعم من ١٣ دولة متعاقدة (الأرجنتين ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية).

(ب) الاعتراف بأن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) لها دور هام في تنفيذ مهام مراقبة السلامة نيابةً عن الدول الأعضاء التي تعمل على أراضيها، وفي إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، من أجل معالجة قضايا السلامة على المستوى الإقليمي؛

(ج) تقديم مزيد من الدعم لتعزيز هذه المنظمات الإقليمية والاعتراف بها في إطار نظام السلامة بالإيكاو، وذلك عن طريق تسهيل الوصول إلى الدعم الفني، وتيسير تبادل الخبرة والمعرفة فيما بين هذه المنظمات من خلال المنصة التعاونية للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وإنشاء النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)، وتعزيز التعاون المباشر بين الإيكاو وهذه المنظمات الإقليمية في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

وأن تقوم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية بما يلي:

(د) مواصلة المشاركة في المنصة التعاونية للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والاضطلاع بدور بنشط في إنشاء النظام العالمي الجديد لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)، من خلال دعم تنفيذه، وعند الاقتضاء، باتخاذ خطوات نحو الاعتراف بها كمنظمات مختصة بمهام مراقبة السلامة.

التوصية ٧-٢/٢ - برنامج الإيكاو لسلامة المدارج - خطة العمل العالمية لسلامة المدارج

إن الدول:

(هـ) تقرّ بأن فئات الحوادث المرتبطة بسلامة المدارج، سيما حالات الخروج من المدارج واقتحامها ما زالت تمثل أولوية عالمية في مجال السلامة بالنسبة للجهات المعنية في مجال الطيران؛

(و) تحثّ الجهات المعنية بسلامة المدارج، بما في ذلك مشغلي المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات وقطاع صناعة الفضاء الجوي والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران، على تنفيذ الإجراءات الواردة في خطة العمل العالمية لسلامة المدارج من أجل خفض المعدل العالمي لحالات الخروج من المدارج واقتحامها؛

(ز) تواصل إعداد الشروط والأنشطة الهادفة إلى تحسين سلامة المدارج من خلال وضع برامج وطنية لسلامة المدارج؛

(ح) تشجع أن يعد مشغلو المطارات أفرقة فعالة لسلامة المدارج وأن تشارك جميع الجهات المعنية مشاركة فعالة في تشكيل الأفرقة؛

إن الإيكاو:

(ط) تواصل اتخاذ دور ريادي وتنسيقي لبرنامج سلامة المدارج مع المنظمات الشريكة لها من أجل التعاون للتخفيف من المخاطر المرتبطة بسلامة المدارج.

البند ٧ من جدول الأعمال : المخاطر التشغيلية للسلامة

البند الفرعي ٧-٣ : مسائل أخرى متعلقة بالتنفيذ

المبادرات العالمية والإقليمية

١٨-٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/30 التي قدمتها الأمانة العامة، والتي أبرزت فيها استراتيجيات التنفيذ العالمية والإقليمية من أجل تعزيز تنفيذ أحكام الإيكاو في مجالي الملاحة الجوية والسلامة الجوية، ومواءمة

أطر التخطيط الوطنية لدى الدول مع الخطط الإقليمية والوطنية (الخطّة العالمية للملاحة الجوية (GANP) والخطّة العالمية للسلامة الجوية (GASP)). وأوضحت الورقة كيف أن أنظمة الملاحة الجوية المعقدة حول العالم دعت إلى اتباع أسلوب ديناميكي متعدد التخصصات في عمليات إدارة المشاريع للتعامل مع مقتضيات وضع أحكام الإيكاو وتنفيذها في الوقت المناسب. وأيدت اللجنة الورقة وأقرت بقيمة استراتيجيات التنفيذ العالمية والإقليمية لتناول تحقيق أهداف وغايات الأداء الخاصة بالتنفيذ على الصعيد الوطني والإقليمي. ووافقت اللجنة أيضاً على أن الربط لا ينبغي أن يقتصر على الخطّة العالمية للملاحة الجوية والخطّة العالمية للسلامة الجوية بل أن يشمل أيضاً الخطّة العالمية لأمن الطيران. ووافقت اللجنة كذلك على أنه ينبغي إشراك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في توفير عملية التطوير شريطة زيادة تحسن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

١٩-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/76 (التفويض رقم ١ باللغة الإنجليزية فقط)، التي قدمتها أستراليا، وناقشت التحديات التي يواجهها مكتب الإيكاو الإقليمي في آسيا والمحيط الهادئ (APAC) فيما يخص تنفيذ ولايته المتمثلة في تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء المعتمدة لديه وعددها ٣٩ دولة^٣. وأحاطت اللجنة علماً بأن ذلك صحيح خصوصاً بالنظر إلى محدودية سبل الربط وإمكانية الوصول إلى هذه الدول، ويرجع ذلك إلى حد كبير بسبب الاتساع الجغرافي للإقليم، فضلاً عن وجود عدد كبير من الدول النامية به، بما في ذلك الدول الجزرية الصغيرة النامية. وهذا الاتساع الجغرافي يضع دول هذا الإقليم في وضع غير مواتٍ من ناحية إمكانية الحصول على المساعدة من المكتب الإقليمي في الوقت المناسب. ولتعزيز المشاركة المستمرة في المنطقة، اتفقت اللجنة على أنه نظراً لتبعات ذلك على الميزانية العادية، يتعين على الإيكاو أن تنظر بعناية في طلب المكتب الإقليمي لزيادة الميزانية والموارد المخصصة له في ضوء احتياجات الأقاليم الأخرى والذي سيؤخذ في الاعتبار في الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

٢٠-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/213 Revision 1 التي قدمتها المملكة المتحدة نيابةً عن كندا والصين وفرنسا واليابان وجمهورية كوريا وماليزيا والاتحاد الروسي وسنغافورة وتوغو واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) (AFCAC) والاتحاد الأوروبي (EU)^٤ ومجلس المطارات الدولي (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والبنك الدولي، والتي سلطت الضوء فيها على عمل الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP)، من أجل تسهيل التنسيق والتعاون في أنشطة المساعدة الفنية بهدف زيادة تعزيز القدرة على تقديم المساعدات المرتبطة بتنفيذ السلامة الجوية في أوساط الطيران. وأيدت اللجنة الورقة وأيدت تأييداً واسع النطاق زيادة إشراك الدول ومشاركتها في الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP). وأحاطت اللجنة علماً بالعمل المكثف الذي يضطلع به الشركاء في إطار هذه الشراكة لتعزيز التنسيق والتعاون فيما يتعلق بأنشطة المساعدة، مما يعزز الشفافية ويقلل من ازدواجية الجهود والموارد. ووافقت اللجنة على أهمية التنسيق والتعاون فيما يخص أنشطة المساعدة الفنية، وشجعت الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران والمؤسسات المالية والإيكاو على مواصلة تبادل المعلومات والموارد بنشاط من أجل إتاحة قدر أكبر من الكفاءة في تنفيذ المساعدة الفنية. وحثت اللجنة الشركاء على السعي إلى زيادة الالتزام والمشاركة في برنامج الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية، ودعوة الدول والمنظمات الدولية الأخرى التي يمكن أن تقدم المساعدة إلى الدول إلى الانضمام إلى هذه الشراكة.

^٣ أفغانستان، أستراليا، بنغلاديش، بوتان، بروناي دار السلام، كمبوديا، الصين، جزر كوك، جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية، فيجي، الهند، إندونيسيا، اليابان، كيريباتي، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، ماليزيا، جزر المالديف، جزر مارشال، ولايات ميكرونيزيا الموحدة، منغوليا، ميانمار، ناورو، نيبال، نيوزيلندا، باكستان، بالاو، بابوا غينيا الجديدة، الفلبين، جمهورية كوريا، ساموا، سنغافورة، جزر سليمان، سري لانكا، تايلند، تيمور - ليشتي، تونغا، توفالو، فانواتو، فينيتام

^٤ الهيئة التابعة للاتحاد الأوروبي المشاركة في أعمال الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP) هي الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA).

٢١-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/221، التي قدمتها ٥٤ دولة متعاقدة، أعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)^٥، والتي دعمت استمرار الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI). وفي ضوء التنفيذ الناجح للخطة وما ترتب على ذلك من تحقيق تحسن كبير في مستويات السلامة في المنطقة منذ بدايتها، وافقت اللجنة، من حيث المبدأ، على الخطوات المقبلة بهدف الحفاظ على زخم التحسن على مدى السنوات القادمة. ومع ذلك، فقد لاحظت أنه بسبب الآثار المالية المرتبطة بالخطة، فإن استمرارها مرهون بموافقة المجلس.

٢٢-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/225، التي قدمتها ٥٤ دولة متعاقدة، أعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، والتي تناولت فيها النهج والاستراتيجيات المنقحة لرصد وقياس مؤشرات الأداء المرتبطة بتنفيذ أهداف أوبجا للسلامة (ASTs) وخدمات الملاحة الجوية (ANS). وأحاطت اللجنة علماً بأن لجنة أفكاك قد طوّرت آلية لرصد وقياس تنفيذ الدول الأعضاء لأهداف أوبجا للسلامة. وكانت الآلية عبارة عن نظام لجمع المعلومات وتبادلها وإرسال الملاحظات والتعليقات لتشجيع الدول الأعضاء على تنفيذ أهداف أوبجا للسلامة وتوفير المساعدة الفنية لضمان التنفيذ حيثما تكون القدرات محدودة. ووافقت اللجنة على ضرورة تشجيع المبادرات من هذا القبيل، وعلى أن الأدوات الأخرى لجمع البيانات وتصنيفها وتحليلها ينبغي تبادلها مع الجهات الأخرى.

المسائل الأخرى المتعلقة بالتنفيذ

٢٣-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/45 (التفويض رقم ١ باللغة الإنجليزية فقط)، التي قدمتها النمسا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء^٦ فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٧، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، بدعم من أستراليا وماليزيا اللتين أقرتا ودعمتا برنامج عمل الإيكاو بشأن مناطق النزاع. وقد حظيت ورقة العمل بدعم واسع النطاق من اللجنة. وسلّطت الورقة الضوء على الحاجة إلى تكريس جهود متزايدة لزيادة تطوير قدرات إدارة المخاطر لدى كل من الدول الأعضاء والمشغلين ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومختلف الأطراف على مستوى القطاع، فضلاً عن الترتيبات المتعددة الأطراف لتبادل معلومات المخاطر والتخطيط (الإقليمي) للطوارئ المتعلقة بعمليات الطائرات المدنية فوق أو بالقرب من مناطق الصراع وتنفيذ هذه العمليات. ووافقت اللجنة على أنه فيما يخص تبادل المعلومات، ينبغي الاستفادة التامة من وضع أحكام بشأن إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM)، والبيئة التعاونية لمعلومات الرحلات الجوية وتدفقاتها (FF-ICE)، وإدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM)، والتعاون المدني العسكري. وأخذت اللجنة علماً بأن تعريف منطقة النزاع في وثيقة "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" (Doc 10084) يغطي مجالات النزاع المسلح وقد يتطلب الأمر الارتقاء بمستواه ليصبح أحد الملاحق أو وثيقة من وثائق "إجراءات خدمات الملاحة الجوية". ووافقت اللجنة أيضاً على أن الجهود والبنود المتعلقة بمناطق النزاعات والتي تؤثر على مختلف المجالات ينبغي إدراجها في الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية لأمن الطيران، كلّ حسب مجاله.

٢٤-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/72 التي قدمتها جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، والتي تناولت فيها الآثار التشغيلية والآثار المترتبة على السلامة والناجمة عن تعليق خدمات الطيران التجاري (SADIS و SITA)

^٥ الجزائر، أنغولا، بنين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، الكامرون، الرأس الأخضر، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إثيوبيا، غابون، غانا، غينيا، غينيا-بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، جمهورية ليبيا، مدغشقر، مالاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، ساو تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، السودان، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زيمبابوي.

^٦ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدنمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، المجر، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبرج، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، والمملكة المتحدة.

^٧ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة، الهرسك، جورجيا، آيسلندا، مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، وأوكرانيا.

و Jeppesen و Collins). وأبلغت اللجنة بأن حواراً مستمراً قد دار بين أمانة الإيكاو وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والأطراف الأخرى لدعم التشغيل الآمن للطيران المدني الدولي، وأبلغ مجلس الإيكاو بالتقدم المحرز بشأن أي تطورات مهمة في هذه المسألة. وأبلغت اللجنة أيضاً بأن الإيكاو تواصل التنسيق مع الأمم المتحدة لضمان أن أي مساعدة تقدمها الإيكاو لجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لا تشكل مخالفة لقرارات مجلس الأمن ذات الصلة.

٢٥-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/94، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، والتي أوجزت فيها النقص المتوقع في موظفي مراقبة الحركة الجوية والحاجة إلى إنشاء استراتيجيات لتعزيز وضع برامج أكثر إنتاجية في مجالات التوظيف والتدريب والاستبقاء. وأبلغت اللجنة بأن كتاباً موجهاً للدول (AN 12/59.1-18/77) تضمن مقترحاً بتعديل وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب" (Doc 9868, PANS-TRG) قد تم تعميمه على الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية لإبداء التعليقات عليه في ٢٩/٨/٢٠١٨. وقد تضمن المقترح أحكاماً جديدة محسنة تتعلق بتدريب العاملين في مجال خدمات الملاحة الجوية. وكان من المتوخى أن يدخل التعديل المقترح على الوثيقة المذكورة حيز النفاذ في ١١/٥/٢٠١٠. وقد شجّع المشاركون على استعراض المقترح وإبداء تعليقاتهم عليه بحلول ٢٩/١١/٢٠١٨. كما أخذت اللجنة علماً بأنه قد أرسلت المنظمة في سبتمبر من هذا العام كتاباً إلى الدول (SL 2018/95)، يفيد بالنطاق الموسع لبرنامج الإيكاو "للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" وشجعت على إشراك الدول وجميع الشركاء في هذا البرنامج.

٢٦-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/120 التي قدمتها أستراليا وكندا، والتي وصفت التقدم الهام الذي أحرزته أوساط الطيران المدني العالمي في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs)، وكررت التأكيد على ضرورة مواصلة تحسين عملية وضع هذه القواعد والتوصيات الدولية. وأحاطت اللجنة علماً بالتحديات التي تواجهها الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، بما في ذلك زيادة معدلات اعتماد القواعد والتوصيات الدولية؛ ومنح الدول الأعضاء آجالاً زمنية قصيرة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛ والعقبات التي تعترض سبيل الدول والقطاع والجهات الأخرى في سعيها للوصول إلى هذه القواعد والتوصيات الدولية وغيرها من المواد الإرشادية. ووافقت اللجنة على الإجراءات المتخذة في ورقة العمل وأعربت عن تأييدها لفكرة الحاجة إلى مواصلة تحسين مستوى عملية إعداد وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية. كما أعادت اللجنة التأكيد على أهمية وجود مواد إرشادية بجميع لغات عمل الإيكاو في الوقت المناسب. أما الاقتراح الذي يقضي بتوفير سبل الاطلاع على وثائق الإيكاو بالمجان عبر شبكة الإنترنت، حسبما يرد في الإجراء رقم ٣-٢ د)، فقد علمت اللجنة بأنه وفقاً لقرار الجمعية العمومية بأن المجلس ينظر حالياً في هذا الاقتراح. وتم الاتفاق على أن نتائج قرار المجلس ستهال على الجمعية العمومية خلال دورتها الأربعين.

٢٧-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/133 التي قدمتها البرازيل، والتي اقترحت فيها نموذجاً بديلاً للمادة ٨٣ مكرر في اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة 7300 Doc) من أجل السماح لشركات الطيران من مختلف الدول بإجراء عمليات تبادل الطائرات بحيث تضطلع سلطة الطيران في دولة المشغل الرئيسي وقرينتها في دولة المشغل الثانوي بمسؤوليات مماثلة. وقد أحيط علماً بأنه وفقاً للملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران"، فإن دولة السجل، ما لم يتم نقلها بموجب المادة ٨٣ مكرر، تكون هي المسؤولة عن ضمان امتثال الطائرة وأي تعديل عليها، للتصميم المعتمد. وعلاوة على ذلك، ينص الملحق السادس - "تشغيل الطائرات" على أنه ينبغي لدولة المشغل أن تضمن توافق إجراءاتها مع الموافقات والقبول الصادرة عن دولة السجل. واستناداً إلى المناقشة المذكورة أعلاه، أوصت اللجنة بإحالة المقترح الوارد في ورقة العمل المذكورة إلى فريق مناسب من الخبراء لإجراء مزيد من المراجعة الدقيقة والنظر.

٢٨-٧ وأحيط علماً بورقة المعلومات التي قدمتها الأمانة العامة (AN-Conf/13-WP/33) وتلك التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة (AN-Conf/13-WP/264).

٢٩-٧ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ٧-٣/١ - استراتيجيات التنفيذ التي وضعتها الإيكاو

يُوصى أن تقوم الإيكاو بما يلي:

- أ) أن تعزز الصلة بين الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) والخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) للوصول إلى نهج متكامل في التنفيذ؛
- ب) أن تراعي احتياجات دعم التنفيذ عند صياغة الأحكام؛
- ج) أن تواصل تحسين آليات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) لتعزيز تنسيق ومواءمة التنفيذ فيما بين المناطق؛
- د) أن تنتظر في تطوير آلية تعاون عالمية لتيسير التنسيق والمواءمة وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة فيما بين الأقاليم؛
- هـ) أن تدعم بلورة استراتيجية مرنة وتدرجية وقائمة على المخاطر من أجل تحسين مستوى تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية على المستوى العالمي؛
- و) أن تطلب من فريق من الخبراء المختصين مواصلة استعراض واستحداث عملية من شأنها أن تُيسر عمليات تبادل الطائرات (المتتالية) على المدى القصير؛
- ز) أن تواصل تطوير قدرات إدارة المخاطر وتيسير تنفيذ الترتيبات المتعددة الأطراف لتبادل معلومات المخاطر والتخطيط (الإقليمي) للطوارئ فيما يتعلق بعمليات الطيران المدني فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها؛

التوصية ٧-٣/٢ - الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

يُوصى بأن تقوم الإيكاو بما يلي:

- أ) مواصلة ترتيب أولويات الدول ومجالات معايير المساعدة الفنية من أجل تحقيق الأولويات المناسبة والشفافة؛
- ب) يُوصى بأن يقوم الشركاء في "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" السعي إلى زيادة الالتزام والمشاركة في برنامج "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية"، ودعوة الدول وغيرها من المنظمات الدولية التي يمكنها تقديم المساعدة الفنية للدول للانخراط في برنامج "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية"؛
- ج) قيام الجهات المعنية الأخرى التي تقدّم المساعدة الفنية (بما في ذلك الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOs) والمنظمات الدولية ومؤسسات قطاع الطيران والمؤسسات المالية) بتنسيق أنشطة المساعدة الفنية الخاصة بها والاستفادة من قاعدة بيانات المشاريع على شبكة الإنترنت (<https://www.icao.int/safety/ASIAP/Pages/Tools.aspx>) وذلك للحد من ازدواجية الأنشطة والجهود المبذولة في هذا الشأن؛
- د) تطبيق مؤشرات نتائج المشاريع (POIs) على مشاريعها واستعراض النتائج القابلة للقياس وذلك بالتنسيق المشترك؛

هـ) تقديم الإيكاو والدول والمنظمات الدولية ومؤسسات قطاع الطيران والمؤسسات المالية ما يلزم من تمويل لدعم أنشطة المساعدة الفنية؛

التوصية ٧-٣/٣ - الإطار الوطني للتخطيط في الدول

يوصى بأن تقوم الدول بما يلي:

أ) إعادة التأكيد على دعم الأدوار والمسؤوليات الأساسية للدول المتعاقدة ولجنة الملاحة الجوية، كما هو منصوص عليه في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، من أجل إعداد قواعد وتوصيات دولية ذات جودة وفي الوقت المناسب؛

ب) تعزيز مشاركتها في جميع مراحل عملية صياغة الأحكام وتشجيع المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران على فعل الشيء نفسه؛

ج) دعم برنامج الإيكاو "الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP) في ضوء الحاجة الدولية لسد ما يوجد من أوجه قصور لدى العاملين في مجال الطيران وتوفير قوى عاملة لديها الكفاءة وقادرة على الوفاء بالاحتياجات والتصدي للتحديات التي ستواجه مجتمع الطيران العالمي في المستقبل؛

د) تبادل أفضل الممارسات بشأن الاستراتيجيات التطبيقية لتعزيز برامج أكثر إنتاجية في مجالات التوظيف والتدريب والتطوير والاستبقاء.

التوصية ٧-٣/٤ - زيادة الموارد المخصصة لإقليم آسيا والمحيط الهادئ

يوصى بأن تقوم الإيكاو بما يلي:

أ) أن تدعم إقليم آسيا والمحيط الهادئ (APAC) في تنفيذ إعلان بيجين والتقدم نحو تحقيق الأهداف العالمية للإيكاو؛

ب) أن تنتظر في زيادة الميزانية والموارد المخصصة للمكتب الإقليمي لتعزيز الدعم الذي يقدمه المكتب للدول الأعضاء فيه.
