



## الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير بشأن البند  
٣٣ من جدول الأعمال

الإضافة رقم ١

المواد المرفقة بشأن البند ٣٣ من جدول الأعمال مقدّمة لكي تنظر فيها اللجنة الفنية.

## البند ٣٣ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية

### المراقبة والتحليل

٢٥-٣٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/285، المقدمة من البرازيل، التي دعت الايكاو والدول ذات المعدلات المرتفعة من التنفيذ الفعال لنهج الرصد المستمر في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى توفير المساعدة الفنية للدول ذات المستويات الأدنى من التنفيذ الفعال. ولاحظت اللجنة أن الايكاو أجرت تحليلات مستمرة لنتائج برنامجها العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ونشرتها عبر النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، وكذلك من خلال تقارير السلامة والملاحة الجوية السنوية، مما ساعد على تحديد الاحتياجات المحددة للحصول على المساعدة. ولاحظت اللجنة تأييد الأعمال الجارية حالياً في إطار مبادرات الايكاو (IMPLEMENT) فضلاً عن المشاركة المباشرة من مكاتب الايكاو الإقليمية في تنفيذ المبادرات. وأيدت اللجنة مقترحات الاعتراف بالمبادرات التي وضعتها الايكاو، كما لاحظت أن المساعدات قد قدمتها الدول أيضاً بعضها لبعض على أساس ثنائي.

٢٦-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقتي العمل A39-WP/190 و A39-WP/192، المقدمتين من كندا. حيث ركزت الورقة A39-WP/190 على قيمة المعلومات المتضمنة في الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA OLF) واقترحت تحسين الموقع الإلكتروني للسماح بإجراء مقارنات بين أوجه التشابه وأوجه الاختلاف فيما بين أنظمة الدول لمراقبة السلامة الجوية كأساس لتوصّل الدول إلى إبرام اتفاقات ثنائية. وأشارت اللجنة إلى أن الأمانة ستواصل العمل على تحسين الموقع الإلكتروني المعني، وأن هذه الأدائيات المقترحة ستؤخذ في الاعتبار وفي الأولويات ضمن جميع التحسينات الأخرى المخطط إدخالها على تصميم الموقع. كما لاحظت اللجنة أيضاً أن المعلومات الواردة في الموقع الإلكتروني أن سوف تُستكمل في التبادلات الثنائية بين الدول. أما الورقة A39-WP/192 فقد دعت الدول إلى الاعتراف بقيمة استخدام أسئلة البروتوكول لإجراء التقييم الداخلي (التقييم الذاتي) كجزء من عنصر ضمان السلامة في إطار برنامج السلامة الوطني الخاص بها. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي للايكاو مواصلة تنوير الدول بفائدة استخدام أسئلة البروتوكول لإجراء التقييم الداخلي كجزء من برنامج السلامة الوطني لديها، وتعزيز قيمة المعلومات المستقاة من أسئلة البروتوكول في إجراء التقييم الذاتي.

٢٧-٣٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/197، المقدمة من جنوب أفريقيا، التي اقترحت أن تستعرض الايكاو متطلبات خبرة مفتش عمليات الطيران بمقتضى دليل إجراءات عمليات التفيتش والترخيص والمراقبة المستمرة (الوثيقة 8335 Doc). كما طلبت الورقة عدم استخدام الايكاو الحد الأدنى للخبرة الذي يوازي ٥ آلاف ساعة كميّار لتحديد أهلية مفتش سلامة الطيران. ولاحظت اللجنة أن الايكاو لم تستخدم هذه المعايير في عمليات التدقيق في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، ولكنها قيّمت مؤهلات هؤلاء المفتشين وفقاً للمتطلبات الوطنية لدى الدول. كما لاحظت اللجنة أن خبرة مفتشي عمليات الطيران بمقتضى الوثيقة 8335 Doc يجب أن تتناغم مع الوثيقة الجديدة Doc 10070 - اختصاصات مفتشي سلامة الطيران المدني. ووافقت اللجنة على التوصية بأن تنظر الايكاو في تعديل الحد الأدنى لعدد ساعات الخبرة لمفتش سلامة الطيران بمقتضى الوثيقة 8335 Doc.

٢٨-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/213، المقدمة من أستراليا وبنغلاديش وشيلي والهند واليابان وماليزيا ونيبال ونيوزيلندا وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي وسنغافورة وتونجا وفانواتو، التي أقرت بأن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر قد حقق فوائد جمة لكل من الايكاو والدول، وكان عاملاً حاسماً في تحقيق

سلامة الطيران. واعترفت بأنه من أجل الحفاظ على قيمة هذا البرنامج وكفاءته، فإنه ينبغي للايكاو إجراء استعراض لما بعد تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، بما في ذلك عملياته ومنهجيته. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي للايكاو، باستخدام الموارد المتاحة، أن تُجري استعراضاً لتحديد التعديلات اللازمة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، بهدف المزيد من التطور والتحسين للبرنامج، مع مراعاة تطور استراتيجية الايكاو في مجال السلامة والتقدم الذي تحرزه الدول في تنفيذ أحكام الملحق ١٩، لا سيما مقتضيات برنامج السلامة الوطني. كما وافقت اللجنة على أنه من أجل ضمان الاستقلالية الكافية، ينبغي إجراء استعراض تضطلع به مجموعة مؤقتة تُشكل من خبراء يجري اختيارهم من الدول الأعضاء والأمانة العامة، مع رفع تقرير بالنتائج إلى مجلس الايكاو. وينبغي الانتهاء من هذا الاستعراض في الوقت المناسب بحيث يتسنى النظر فيه في إطار ميزانية الثلاث سنوات المقبلة.

٣٣-٢٩ وقُدمت ورقات معلومات من جمهورية كوريا (A39-WP/432 و A39-WP/433) ومن إسبانيا (A39-WP/418) ومن تايلند (A39-WP/399) ومن اتحاد النقل الجوي الدولي (A39-WP/126).

### التنسيق

٣٣-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/115، المقدمة من شيلي، بدعم من الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وسورينام وفنزويلا، وورقة العمل A39-WP/142 التنقيح رقم (١)، المقدمة من الهند، التي وصفت التقدم المحرز بشأن التقليل من ازدواج الأنشطة المتعلقة بترخيص ومراقبة مؤسسات الصيانة المعتمدة (AMOs) ومؤسسات التدريب المعتمدة (ATOs). وأحاطت اللجنة علماً بإطار الايكاو الحالي لمراقبة مؤسسات التدريب المعتمدة، وأيدت العمل الجاري لتطوير عمليات الاعتراف من أجل موافقة الدول الأخرى على مؤسسات التدريب المعتمدة، والاستفادة من الموافقات الحالية. وأوصت بحثاً الدول على استخدام هذه العمليات أو إبرام اتفاقات للاعتراف بها مع الدول الأخرى. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أحاطت اللجنة علماً، مع تأييدها، بالعمل الجاري الذي تضطلع به الايكاو من أجل تحديد نهج عالمي متناغم من أجل الاعتماد والاعتراف بمؤسسات الصيانة المعتمدة، كما أوصت بحثاً الدول على التنسيق بين لوائحها المتعلقة بمؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة.

٣٣-٣١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/162، المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، التي ركزت على ضرورة تخفيف العبء التنظيمي والرقابي لاعتماد مؤسسات الصيانة. وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات، وأقرت بفوائد استخدام خطة مراجعة شهادات مؤسسات الصيانة (MORC).

### مسائل أخرى

٣٣-٣٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/220، المقدمة من إندونيسيا، وتضمنت دراسة حالة عن تطبيق المواصفات المتوفرة للملاحة القائمة على الأداء (PBN). وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات، وأوصت بأن يُطلب من الايكاو مواصلة العمل على تطوير عمليات الاقتراب الموجهة بصرياً، التي يمكن استخدامها لتسهيل النفاذ إلى المطارات.

٣٣-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/113، المقدمة من شيلي، بدعم من الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، والتي تضمنت تقريراً عن التقدم المحرز في تحقيق الأهداف التي حددها إعلان بوغوتا في مجال سلامة الطيران والملاحة الجوية لعام

٢٠١٦. وأقرت اللجنة بالشواغل التي أعربت عنها الورقة، مشيرة إلى أنه لن يكون من المجدي أن تنتج الايكوا إحصائيات على أساس تصنيف الأسباب أو العوامل المساهمة للدول المعنية بوقوع الحادث أو الواقعة الخطيرة، كما أن ذلك لا يتماشى مع الإحصائيات العالمية الأخرى. وإذ توضع في اعتبارها احتياجات دول أمريكا الجنوبية، فقد أوصت اللجنة بأن ينظر المجلس في وضع نظام للتحقق من صحة البيانات وتصنيف الحوادث والوقائع على أساس الدولة أو الإقليم. وينبغي لمثل هذا النظام أن يسمح بتصنيف الحوادث على أساس الأسباب والعوامل المساهمة مع الأخذ بعين الاعتبار الأولويات القائمة الممولة من ميزانية الثلاث سنوات ٢٠١٧-٢٠١٩ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٣٣-٣٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/260 التنقيح رقم (١)، التي قدمتها ترينيداد وتوباغو، بدعم من أنتيغوا وبربودا وآروبا والبهاما وبربادوس وبليز وكندا وكوستاريكا وكوبا وكوراساو والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وفرنسا (جزر الأنتيل الفرنسية) وغرينادا وغواتيمالا وهايتي وهندوراس وجامايكا والمكسيك وهولندا (جزر بونير وسابا وسانت يوستاتيويس) ونيكاراغوا وسانت كيتس ونيفيس وسانت لوسيا وسانت مارتن وسانت فنسنت وغرينادين وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة (أنغولا وبرمودا وجزر فيرجين البريطانية وجزر كايمان ومونتسيرات وجزر تركس وكايكوس) والولايات المتحدة حيث تضمنت الورقة تقريراً عن التقدم المُحرز في قياس الأداء فيما يتعلق بأهدافها الاستراتيجية المختلفة في دول أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات.

٣٣-٣٥ وأُحيط علماً بورقة المعلومات التي قدمتها كوبا (A39-WP/453).

—————