



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير
بشأن
البند ٣٦ من جدول الأعمال

تُعرض المواد المرفقة بشأن البند ٣٦ من جدول الأعمال على اللجنة
الفنية للنظر فيها.

البند ٣٦ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

الإرشادات

١-٣٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/37، التي قدمها المجلس، والتي تضمنت تقريراً عن عمليات تقييم الآثار وقوائم مهام التنفيذ التي قدمت على مدى الفترة الثلاثية الحالية من أجل تطبيقها خلال عملية وضع القواعد القياسية وكشاش يمكن أن يساعد في التنفيذ. وأقرت اللجنة بقيمة عمليات تقييم الآثار وقوائم مهام التنفيذ واتفقت على أنه رهناً بتحديد الأولويات المناسبة، ينبغي لمجلس الإيكاو ضمان مواصلة استخدامها في الفترة الثلاثية المقبلة، وضمان استمرار فعاليتها من خلال إجراء استعراض دوري لها.

٢-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/205، التي قدمتها كندا، واتفقت على أنه ينبغي للجمعية العمومية أن تدعم نهج الإيكاو والجهود التي تبذلها من أجل تقديم استراتيجيات لتحسين تنفيذ الدول للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بسلامة الطيران. كما أكدت اللجنة مجدداً دعمها لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الكعب" التي من شأنها أن تعزز زيادة الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية.

٣-٣٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/277 Revision No. 1، التي قدمتها اليابان والتي وصفت كيف رفعت اليابان الحد الأقصى لسن العمل إلى ٦٨ عاماً فيما يخص الطيارين المشاركين في عمليات النقل الجوي التجاري المحلية ذات الطواقم المتعددة الأعضاء، المقترنة بتدابير تخفيف ملائمة، ووصفت أيضاً تنفيذ إدارة الصحة في الطيران فيما يتعلق بالطيارين في اليابان. وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل، وأثنت على اليابان لأنها حددت ما يحتاج إليه المشغلون لتنفيذ نظام إدارة الصحة الخاص بالطيارين، وحققت بذلك فعلاً الشرط المطلوب في التعديل ١٧٣ للملحق الأول - "إجازة العاملين" ومفاده "تنفيذ التعزيز المناسب للصحة المتعلقة بالطيران لدى حملة الإجازات رهناً بإخضاعهم لتقييم طبي بغية الحد من المخاطر الطبية التي قد تتل من سلامة الطيران في المستقبل"، وسيصبح هذا التقييم الطبي واجب التطبيق في ٢٠١٨/١١/٨. كما شجعت الدول على تنفيذ نظم مماثلة لإدارة الصحة فيما يخص الطيارين.

٤-٣٦ وتناولت ورقة العمل A39-WP/216، التي قدمها المجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، تنفيذ وتأثير التغييرات في أسماء الرسوم البيانية لنهج الأداء الملاحي المطلوب. وأشارت اللجنة إلى شواغل بعض الدول بشأن تنفيذ تغيير الأسماء، وأقرت أيضاً بقيمة وضع خطة انتقالية لإدارة التغيير. وقامت الأمانة بإعلام اللجنة بأن العمل قد بدأ فعلاً لمعالجة مسألة أسماء الرسوم البيانية لنهج الأداء الملاحي المطلوب، بما في ذلك النقاط التي أثرت في الورقة. وأيدت اللجنة بنود العمل وشجعت الإيكاو على مواصلة العمل وفقاً لهذه الإجراءات من أجل تحديث الإرشادات المتوافرة حالياً ووضع خطة انتقالية منسقة إقليمياً لدعم التطبيق الفعال للتغييرات.

معلومات السلامة

٥-٣٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/110، التي قدمتها بيرو بدعم من دول إقليم أمريكا الجنوبية والدول الاثنيتين والعشرين الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني^١، والتي تتعلق بتنفيذ الأحكام المعتمدة مؤخراً في الملحق

^١ قمتها اثنتان وعشرون دولة متعاقدة (الأرجنتين، وأروبا، وبليز، وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)، والبرازيل، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)).

التاسع عشر - "إدارة السلامة" على حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر المرتبطة بها. وأقرت اللجنة بأهمية المسائل التي أثيرت في الورقة وأكدت أنها مرتبطة بتنفيذ التعديل الأول على الملحق التاسع عشر. وأوصت اللجنة بأن تقدم الإيكاو الدعم إلى الدول فيما يخص التنفيذ من خلال وضع إرشادات وعقد حلقات عمل إقليمية، ولا سيما فيما يتعلق بقوانين الحق في المعرفة.

٦-٣٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/271، التي قدمها الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات، والتي ذكرت بأن عمليات التدقيق التي أجراها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أشارت إلى عدم التزام العديد من الدول بإنشاء هيئة للتحقيق في الحوادث وضمان استقلالها الوظيفي، وفقاً لما طُلب في الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطيران" والإرشادات المرتبطة به. وأعلمت اللجنة بأن التعديل الخامس عشر على الملحق الثالث عشر، الذي سيصبح واجب التطبيق في ١٠/١١/٢٠١٦، قد طلب من الدول إنشاء هيئة تحقيق مستقلة في الحوادث، وأنه سيجري تحديد الامتثال لهذا الشرط المطلوب من خلال أنشطة نهج الرصد المستمر المندرجة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ابتداء من يناير ٢٠١٨. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس النظر في توسيع نطاق الإرشادات الصادرة في مجال التحقيق في الحوادث بشأن الاستقلال الوظيفي لسلطات التحقيق في الحوادث لدى الدول، مع مراعاة الأولويات القائمة الممولة من ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٧-٣٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/193، التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، فيما يتعلق بالدور الحيوي الذي تؤديه مبادئ الثقافة الواجبة في ثقافة السلامة الناجحة، وأيدت الأعمال الواردة في الورقة.

٨-٣٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/117، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والتي سلطت الضوء على أهمية التعاون بين الدولة وقطاع الطيران في وضع نماذج لنظام جمع ومعالجة بيانات السلامة تُلبي احتياجات برنامج السلامة الوطني، وتعالج شواغل مقدمي الخدمات، وتتمسك بمبادئ الحماية المنصوص عليها في التعديل الأول للملحق التاسع عشر. وأعربت اللجنة عن تأييدها للتعاون بين الدولة وقطاع الطيران وشجعت الدول الأعضاء على تنفيذ الأحكام المعتمدة مؤخراً فيما يتعلق بحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر المرتبطة بها.

٩-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/123 Revision No. 1، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والتي عرضت المشروع الجاري بشأن اضطلاع الإيكاو بوضع قاعدة بيانات معززة لسجل شهادات المشغلين الجويين ترمي إلى تسهيل العملية الخاصة بتطبيقات المشغلين الأجانب. وعلى الرغم من بعض الشكوك بشأن الفوائد التي تقدمها قاعدة بيانات السجل، أعربت اللجنة عن تأييدها لتنسيق شهادات المشغلين الجويين وشروط مواصفات العمليات وأوصت بأن يُطلب من الدول المساهمة في اختبار النسخة التجريبية (بيتا) من سجل الإيكاو المعزز لشهادات المشغلين الجويين ودعم استخدامها. وأعلمت اللجنة أيضاً بأن قاعدة بيانات سجل الإيكاو لشهادات المشغلين الجويين هي من المشروعات التي لا يزال إعدادها جارياً وأن إقدام الدول على استخدامها أمر اختياري.

١٠-٣٦ وثمة أوراق معلومات قدمتها الصين (A39-WP/408) ونيبال (A39-WP/436) وفنزويلا (A39-WP/314) ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولت الدول المستقلة (A39-WP/308).

التعاون الإقليمي

١١-٣٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/38، التي قدمها المجلس، والتي قدمت عرضاً إجمالياً للخطط والبرامج العالمية لدعم التنفيذ التي تعزز مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وقدمت تقريراً عن آليات دعم التنفيذ الإقليمية، وهي المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، ومنظمات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

١٢-٣٦ واتفقت اللجنة على أنه ينبغي حث الدول على توفير الدعم الكافي، بما في ذلك الخبرة الفنية والمشاركة والمساهمات في برامج العمل وأنشطة التنفيذ التي تضطلع بها المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، ومنظمات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية. وأوصت اللجنة أيضاً بأن يُطلب من المجلس تعزيز اضطلاع المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ باستخدام الخطة العالمية للملاحة الجوية واضطلاع المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية باستخدام الخطة العالمية للسلامة الجوية، بغية تحقيق الأهداف العالمية فيما يخص السلامة والسعة والكفاءة وتشجيع تبادل أفضل الممارسات لدى المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية في مختلف الأقاليم. واتفقت اللجنة أيضاً على أنه ينبغي أن يُطلب من الإيكاو تقديم الإرشادات والأدوات اللازمة لتنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية.

١٣-٣٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/102، التي قدمتها الأرجنتين بدعم من بوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وسورينام وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وجهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي. وأشارت اللجنة إلى إنشاء آلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات، وهي آلية خاصة بأمريكا الجنوبية، وأوصت الدول والمنظمات الوطنية والإقليمية المعنية بالتحقيق في الحوادث والوقائع في جميع أنحاء العالم بالنظر في إبرام اتفاقات مع آلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات بغية تعزيز التعاون العالمي في مجال التحقيق في الحوادث ودعم هذه الآلية في تحقيق أهدافها.

١٤-٣٦ أما ورقة العمل A39-WP/338، التي قدمتها كوستاريكا بدعم من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، فقد أقرت بتنفيذ برنامج سلامة إقليمي لدول أمريكا الوسطى بالتشارك بين وكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية. وأوصت اللجنة بأن يجري تشجيع الدول على دعم إقليم أمريكا الوسطى من خلال المشاركة في أنشطة المشروع، عن طريق الإسهام في تقديم الخبراء والتدريب والتوثيق، وتمويل الفعاليات، وتبادل المعلومات والخبرات والأدوات في مجال السلامة؛ وشجعت على النظر في ما يمكن أن تقدمه وكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران من مساعدة إلى الدول والأقاليم الأخرى في مجال تنفيذ برنامج السلامة الوطني، بما في ذلك وضع برنامج إقليمي للسلامة.

١٥-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/367، التي قدمتها السلفادور بدعم من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني. وأشارت اللجنة إلى العمل الذي تم الاضطلاع به واتفقت على أنه ينبغي تشجيع الدول والجهات المعنية في قطاع الطيران على الاستفادة مما هو موجود من أحكام خاصة بإجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب فيما يتعلق بالعاملين في صيانة الطائرات بغية زيادة الانسجام في القواعد القياسية الخاصة بالأداء إقليمياً ودولياً.

١٦-٣٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/93، التي قدمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^٢، والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني^٣، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). وإذ أشارت اللجنة إلى الفوائد المحتملة وزيادة الكفاءة، أقرت بالوجود المتنامي لنظم الطيران الإقليمية وغيرها من أطر التعاون الإقليمي فيما بين الدول، وأقرت بضرورة تحقيق تكامل أفضل في هذه الأطر في سياق الإيكاو. واتفقت أيضاً على أنه ينبغي استعراض أحكام الإيكاو وممارساتها، بمشاركة من الجهات المعنية بهذه المسألة، لتحديد الحالات التي يمكن أن تتيح فيها التغييرات أو التفسيرات تحسين الاعتراف والتكامل بين نظم الطيران الإقليمية، بما في ذلك مكونات المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وغيرها من الترتيبات التعاونية. واتفقت اللجنة على أن توصي بتكليف الإيكاو بإعداد مقترحات لضمان أن تضع الأحكام والممارسات نظم الطيران الإقليمية في الحسبان على نحو كامل، شريطة مراعاة اعتبارات الميزانية. واتفقت اللجنة كذلك على تقديم قرار الجمعية العمومية التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده وليحل محل القرار ٣٨-٥:

القرار ٣٦-١: التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

حيث أنّ المنظمة مازال من أهدافها الرئيسية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛ ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضاً على الدول الأعضاء، جماعة وفرداً؛ ولما كانت كل دولة عضو تتعهد وفقاً للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عملياً 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 الأعضاء جهازاً لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكناً من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية؛ ولما كانت نتائج عمليات التدقيق وبعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو التي تُجرى وفقاً لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرض لمراقبة السلامة الجوية، وأنه تم تحديد شواغل بارزة في مجال السلامة لدى بعض الدول الأعضاء (SSCs)؛ ولما كانت الإيكاو تلعب دوراً قيادياً في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛ وإذ تقرّ بأن خطط عمل الإيكاو التي تم إعدادها للدول الأعضاء الفرادية تستخدم كقواعد لتقديم المساعدة المباشرة والإرشادات، بتنسيق مع أصحاب المصلحة الآخرين، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضاً لمعالجة قلة التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة؛

^٢ النمسا، وبلجيكا، وبلغاريا، وكرواتيا، وقبرص، والجمهورية التشيكية، والدنمارك، وإستونيا، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، وهنغاريا، وأيرلندا، وإيطاليا، ولافتيا، ولينوتانيا، ولكسمبرغ، ومالطة، وهولندا، وبولندا، والبرتغال، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وإسبانيا، والسويد، والمملكة المتحدة.

^٣ ألبانيا، وأرمينيا، وأذربيجان، والبوسنة والهرسك، وجورجيا، وأيسلندا، وجمهورية مولدوفا، وموناكو، والجبل الأسود، والنرويج، وسان مارينو، وصربيا، وسويسرا، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وتركيا، وأوكرانيا.

ولمّا كان لدى الإيكاو 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 الأعضاء في اضطلاعها بمسؤولياتها المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي وأهداف الإيكاو الاستراتيجية، من جملة أمور، عبر تعزيز التعاون الإقليمي وعبر إقامة الشراكات الوثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية؛

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

وإذ تقرر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS)، يمكن أن يكون مفيداً جداً 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 الأعضاء على إنشاء وتشغيل أجهزة مشتركة لمراقبة السلامة؛

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

وإذ تقرر بالاعتراف بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية 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 الأعضاء 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 الأعضاء 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 الأعضاء 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، فضلاً عن تحديد الأهداف والأولويات والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس لمعالجة الشواغل البارزة وسد الثغرات في مجال السلامة.

٣- **تكلف** المجلس باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان الاعتراف بخصوصيات أي نظام إقليمي للطيران تنشئه مجموعة من الدول الأعضاء وإدراج هذه الخصوصيات في الإطار العام الذي تضعه الإيكاو؛

٤- **تكلف** المجلس بالاستمرار في الشراكة مع الدول الأعضاء والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين في مجال سلامة الطيران وتسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الجوية، من أجل تعزيز السلامة وتقوية القدرات على مراقبة السلامة؛

- ٥٤- **تكلف** المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم المساعدة للدول وهيئات السلامة الجوية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية؛
- ٦٥- **تكلف** الأمانة العامة بمواصلة تشجيع التنسيق والتعاون بين الإيكاو والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، 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؛
- ٧٦- **تحث** الدول الأعضاء 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؛
- ٨٧- **تحث** الدول الأعضاء على استخدام برنامج إجراءات الطيران، حيثما يكون ذلك متاحاً، لتنفيذ الملاحق القائمة على الأداء؛
- ٩٨- **تحث** الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛
- ١٠٩- **تطلب** من جميع الدول الأعضاء 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؛
- ١١٠- **تشجع** الدول الأعضاء 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؛
- ١٢١- **تشجع** الدول الأعضاء 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 الإقليمية لسلامة الطيران ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOOs)؛
- ١٣١- **تطلب** من الأمانة العامة أن تضطلع 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؛
- ١٤١- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛
- ١٥١- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-أ-٣٨-٥.

١٧-٣٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/172، التي قدمتها أربع وخمسون دولة من الدول المتعاقدة والأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)٤، وأقرت بالإنجازات التي حققتها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - أفريقيا في أداء كل منها لاختصاصاتها وأيدت تنظيم اجتماعات

٤ قدمتها ٥٤ دولة من الدول المتعاقدة (الجزائر، وأنغولا، وبنين، وبوتسوانا، وبوركينا فاسو، وبوروندي، والكاميرون، والرأس الأخضر، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وتشاد، وجزر القمر، والكونغو، وكوت ديفوار، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وجيبوتي، ومصر، وغينيا الاستوائية، وإريتريا، وإثيوبيا، وغابون، وغامبيا، وغانا، وغينيا، وغينيا بيساو، وكينيا، وليسوتو، وليبيريا، وليبيا، ومدغشقر، وملاوي، ومالي، وموريتانيا، وموريشيوس، والمغرب، وموزمبيق، وناميبيا، والنيجر، ونيجيريا، ورواندا، وساو تومي وبرنسيبي، والسنغال، وسيشيل، وسيراليون، والصومال، وجنوب أفريقيا، وجنوب السودان، والسودان، وسوازيلاند، وتوغو، وتونس، وأوغندا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا، وزمبابوي).

رفيعة المستوى تتوالى مع اجتماعات المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - أفريقيا التي من شأنها تسهيل ملكية النتائج وتنفيذها. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي حث الدول وقطاع الطيران والجهات المانحة على دعم تنفيذ الأنشطة ذات الأولوية التي تحددها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - أفريقيا، وشجعت جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم اللازم والخبرة الفنية إلى ما يخصها من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية.

١٨-٣٦ وقُدمت ورقات معلومات من الجهات التالية: الأرجنتين (A39-WP/188)؛ وجامايكا بدعم من أوروبا وجزر البهاما وجزر كايمان وكوراساو والجمهورية الدومينيكية وهايتي والمكسيك وبنما وسانت مارتن والولايات المتحدة الأمريكية ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية نيابة عن جميع دول أمريكا الوسطى (A39 WP/389)؛ وجامايكا نيابة عن الدول الأعضاء في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي، وهي: بربادوس، وغيانا، وهايتي، وجامايكا، ومنظمة دول شرق الكاريبي، وسورينام، وترينيداد وتوباغو (A39-WP/396 و A39-WP/398)؛ وسلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (A39 WP/415)؛ وتركيا والمملكة المتحدة (A39-WP/124)؛ ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (أسكنا) (A39-WP/386)؛ واتحاد النقل الجوي الدولي (A39-WP/309).

المطارات

١٩-٣٦ تناولت ورقة العمل A39-WP/295، التي قدمتها مصر، موضوع اشتراط الحد الأدنى من المؤهلات لموظفي المطارات الرئيسية، في سياق ترخيص المطارات. وأيدت اللجنة الإجراءات التي اتخذتها سلطة الطيران المدني المصرية لتحديد المجالات الرئيسية لمؤهلات مشغلي المطارات في مجال السلامة التشغيلية في سياق ترخيص المطارات.

٢٠-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/332، التي قدمتها مصر، والتي قدمت عرضاً إجمالياً للأنشطة التي تنفذ في مصر فيما يتعلق بترخيص مطارات هليكوبتر. وأحاطت اللجنة علماً بالمبادرات التي اتخذتها مصر. وقدمت مصر أيضاً ورقة العمل A39-WP/378، التي تتعلق بوضع نهج إقليمي لإدارة نظام حماية مناطق الارتفاع الجوي. وأحاطت اللجنة علماً بالنهج الذي اتبعته مصر وأقرت بتأثيره الإيجابي العام على سلامة العمليات واتفقت على ضرورة اضطلاع الإيكاو بمزيد من التحليل من خلال مجموعات الخبراء التي أنشئت بالفعل.

٢١-٣٦ ودعت ورقتا العمل A39-WP/143 و A39-WP/144، اللتان قدمتهما الهند، إلى تحديث واستعراض أجزاء من الوثيقة Doc 9137، "دليل خدمات المطارات"، وتحديداً الجزء الثاني - "شروط رصف السطح"، وذلك لمواكبة التطورات الحديثة وأفضل الممارسات المتعلقة بإزالة المطاط من المدرج، وإزالة أوجه التضارب الموجودة في الوثيقة. وأعلمت اللجنة بأن من المخطط تحديث الجزء الثاني من الوثيقة Doc 9137 في إطار التعديل الثالث عشر على المجلد الأول من الملحق الرابع عشر، فيما يتعلق بنموذج الإبلاغ العالمي الجديد لتقييم حالة سطوح المدرج والإبلاغ عنها، واتفقت على أنه ينبغي النظر في إدراج المقترحات التي قدمتها الهند أثناء تحديث الجزء الثاني من الوثيقة Doc 9137.

٢٢-٣٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/158، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، والتي قدمت وصفاً لأنشطتها في إقليم الشرق الأوسط لدعم مبادرات الإيكاو العالمية، بما في ذلك مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وأنشطتها المتعلقة بسلامة المدرج، ومشاركتها في مهام التدريب والدعم. وأحاطت اللجنة علماً بالأنشطة التي اضطلعت بها الإمارات العربية المتحدة وأيدتها.

٣٦-٢٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/437، التي قدمتها الولايات المتحدة، والتي سلطت الضوء على أهمية برامج ترخيص المطارات الدولية والجهود التي تبذلها الإيكاو في هذا المجال، كما اقترحت وضع المزيد من المواد الإرشادية في هذا الشأن. وأحاطت اللجنة علماً بالإجراءات المقترحة وأبلغت أن الإيكاو تعالج حالياً موضوع ترخيص المطارات من خلال وضع إجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الإرشادية. وأوصت اللجنة بأن يُطلب من الإيكاو النظر في مضمون ورقة العمل في إطار عمليات تحديث الأحكام المقبلة، وكذلك العرض الذي تقدمت به الولايات المتحدة للمساعدة في الجهود التي تبذلها الإيكاو.

٣٦-٢٤ وثمة ورقة معلومات (A39-WP/122) قدمتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة.

حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)

٣٦-٢٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/341، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، وأقرت بأهمية تحديد أهداف الأداء بدلاً من أهداف التنفيذ على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية، من أجل اتباع نهج قائم على الأداء لتحديد استراتيجيات التنفيذ الوطنية على النحو الذي أوصت به الإيكاو. ولذا اتفقت اللجنة على ضرورة أن تقوم الإيكاو بتحديد أهداف الأداء العالمية في طبعة عام ٢٠١٩ من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) ثم أهداف الأداء اللاحقة على الصعيد الإقليمي. كما أشارت اللجنة إلى عدم وجود نتائج خاصة بالأداء في عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) وأوصت بأن تُشجّع الإيكاو على الاستفادة من الأدوات القائمة بالفعل لرصد هذه النتائج وجمعها وتحليلها وتقديم التقارير بشأنها مع مراعاة الاقتراح الوارد في ورقة العمل وإطار الأداء الخاص بالخطة العالمية للملاحة الجوية.

٣٦-٢٦ وأيدت اللجنة ورقتي العمل A39-WP/276 و A39-WP/278، اللتين قدمتهما اليابان. واقترحت الورقة A39 WP/276 تعزيز مفهوم الحد الأدنى للمسار الوارد وصفه في الطبعة الخامسة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP، الوثيقة 9750 Doc). وأقرت اللجنة بأهمية تحديد مفهوم الحد الأدنى للمسار بحيث يكون من الممكن استخدامه ورحبت بالتوصيات الواردة في ورقة العمل A39-WP/276. وبيّنت ورقة العمل A39-WP/278 الرؤية الطويلة المدى فيما يتعلق بنظم الحركة الجوية في المستقبل باليابان ضمن سياق الإجراءات التعاونية لتجديد نظم الحركة الجوية (CARATS)، لتشمل التعاون الدولي، وذلك لمعالجة المسائل الفنية وتحسين خدمات الملاحة الجوية نحو تنفيذ العمليات القائمة على المسار بما يتماشى مع الخطة العالمية للملاحة الجوية. وشجعت اللجنة الدول على البحث في التكنولوجيات ونشرها بصورة تعاونية في إطار الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٣٦-٢٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/239، التي قدمتها كندا والولايات المتحدة، وأقرت بالصعوبات التي تواجهها الدول في فهم وحدات وعناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران. واتفقت اللجنة على الاقتراح الرامي إلى تحديد عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران بهدف زيادة فهمها على الصعيد العالمي. وجرى إبلاغ اللجنة بأن الإيكاو وضعت برنامجاً إلكترونياً قائماً على الإنترنت، في إطار إعداد طبعة الخطة العالمية للملاحة الجوية لعام ٢٠١٩، التي ستشكل تحديثاً لحزم التحسينات في منظومة الطيران، بما في ذلك تحديد عناصر الحزم وأساليب تطبيقها، ويمكن أن تساعد الدول على تحديد استراتيجيات التنفيذ. وأيدت اللجنة تطوير الإيكاو المستمر لهذا البرنامج القائم على الإنترنت.

٣٦-٢٨ وناقشت اللجنة ورقة العمل A39-WP/358 Revision No. 1، التي قدمتها أيضاً كندا والولايات المتحدة، والتي دعت إلى تأييد المنهجية الموحدة المقترحة فيما يتعلق بتقييم تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران وإعداد التقارير بشأنها، لمواجهة الصعوبات في الوقت المناسب وتقديم معلومات أدق عن القدرات التي تنفذها الدول والأقاليم التي تدخل في مجال عمل الإيكاو. وشددت اللجنة على مفهوم النهج القائم على الأداء وأقرت بضرورة اتباع طريقة محددة لاتخاذ القرارات القائمة على الأداء بحيث يتسنى تطبيقها على الصعيد العالمي، وذلك لمساعدة الدول في تحديد استراتيجياتها لتحسين الملاحة الجوية

بشكل مجدٍ. وأوصت اللجنة بأن يُطلب من الإيكاو النظر في المنهجية المقترحة ضمن نطاق التطورات التي ستشهدتها الخطة العالمية للملاحة الجوية لعام ٢٠١٩.

٢٩-٣٦ وقُدمت ورقات معلومات من الصين (A39-WP/405) وهندوراس (A39-WP/441) وسلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) (A39-WP/97) ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (أسكنا) (A39 WP/379).

خدمات الملاحة الجوية (ANS)

٣٠-٣٦ نظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/266، التي قدمتها البرازيل، وأحاطت علماً بمستوى التأهب المتوفر في نظام البحث والإنقاذ الوطني في البرازيل من خلال تدريباته المنتظمة، وشجعت جميع الإدارات على إجراء التدريبات في مجال البحث والإنقاذ. ووافقت اللجنة على التوصيات بتبادل المعارف ومعالجة المسائل المتعلقة بالبحث والإنقاذ بطريقة منهجية، وهي تتماشى جميعها مع القواعد والتوصيات الدولية الواردة في المحلق الثاني عشر وكذلك الإرشادات الواردة في الدليل الدولي للبحث والإنقاذ الجوي والبحري (IAMSAR).

٣١-٣٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/452، التي قدمها الاتحاد الروسي، والتي تضمنت معلومات عن الوضع الراهن لمجموعات الأقمار الصناعية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والمسائل المرتبطة باستخدام مجموعات متعددة من الأقمار الصناعية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. واتفقت اللجنة على التوصية بأن تحال المسألة إلى المجلس لينظر فيها على نحو أدق مراعيًا الأولويات القائمة الممولة من ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٣٢-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/118، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والمجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين (IAOPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، لمناقشة الآثار المترتبة على عمليات الطيران وإدارة الحركة الجوية (ATM) الناجمة عن التداخلات التي تضر بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS). وأحاطت اللجنة علماً بالشواغل التي جرى التعبير عنها في الورقة، ولا سيما في ضوء الدور الحاسم الذي يضطلع به النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في دعمه للملاحة القائمة على الأداء (PBN) وإذاعة الاستطلاع التابع للتقائي (ADS-B). كما أشارت اللجنة إلى أن إرشادات الإيكاو بشأن التخفيف من تداخلات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية كانت حالياً متاحة في "دليل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (الوثيقة 9849 Doc)، وأن نسخة محسنة من الإرشادات جرى إعدادها، وأوصت اللجنة بأن تحال ورقة العمل A39 WP/118 إلى فريق عمل الخبراء المعني بالإحاطة بالمعلومات والنظر فيها.

٣٣-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/243 Revision No. 2، التي قدمتها تايلاند بالنيابة عن أستراليا والصين وإندونيسيا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وماليزيا والفلبين وسنغافورة وتايلاند، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والتي بيّنت بالتفصيل الجهود التعاونية التي بذلتها الدول في إقليم آسيا والمحيط الهادئ في تشغيل شبكة إدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM) المتعددة العقد. واتفقت اللجنة على أن هذه الشبكة كانت حلاً من الحلول الزامية إلى إدارة انسياب الحركة الجوية عبر الحدود وأنه ينبغي النظر في هذا المفهوم في إطار استعراض "دليل الإدارة التعاونية لتدفق الحركة الجوية" (الوثيقة 9971 Doc).

٣٤-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/245، التي قدمتها سنغافورة وأيدتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والتي سلطت الضوء على ضرورة تعزيز التكامل بين توفير خدمات

الأرصاد الجوية وإدارة الحركة الجوية، ودعت إلى توثيق أوامر التعاون والابتكار المشترك بين سلطات الأرصاد الجوية ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للدول الأعضاء النظر في اعتماد مفهوم التكامل بين الأرصاد الجوية وإدارة الحركة الجوية المقترح على الصعيد الوطني وأنه ينبغي للإيكاو والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية مواصلة تقديم الإرشادات الاستراتيجية فيما يتعلق بالتكامل بين الأرصاد الجوية وإدارة الحركة الجوية.

٣٥-٣٦ وقُدِّمت ورقات معلومات من الصين (A39-WP/400 و A39-WP/401 و A39-WP/402 و A39-WP/403 و A39-WP/404 و A39-WP/405 و A39-WP/409) والسودان (A39-WP/391 Revision No. 1) والاتحاد الروسي (A39-WP/344) و A39-WP/345) وسلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) (A39-WP/89) ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (أسكنا) (A39-WP/384) ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومونولث الدول المستقلة (IAC) (A39-WP/390).

المسائل المستجدة

٣٦-٣٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/99 Revision No. 1، التي قدمتها الولايات المتحدة وسلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، والتي سلطت الضوء على ضرورة بذل جهود إضافية على الصعيد العالمي لإذكاء الوعي بالتهديدات وأوجه الضعف الإلكترونية في مجال الطيران، وبيّنت أنه ينبغي للدول النظر في وضع المبادئ التوجيهية فيما يتعلق بإدارة تهديدات الأمن الإلكتروني وأوجه الضعف المرتبطة بها في الوقت الراهن وفي المستقبل. كما استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/236 Revision No. 1، التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والتي أشارت إلى قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٥ والفريق الرفيع المستوى لقطاع الطيران، ودعت الإيكاو إلى تشكيل فريق خبراء لتوجيه وتنسيق العمل في مجال الأمن الإلكتروني وسلامة النظم الإلكترونية وتحسين الشبكات الإلكترونية.

٣٦-٣٧ وأشارت اللجنة إلى أن الإجراءات (أ) و (ج) الواردين في ورقة العمل A39-WP/99 Revision No. 1 تمت مناقشتها في إطار البند ١٦ من جدول الأعمال - "أمن الطيران، السياسة العامة". وفيما يتعلق بالإجراء (ب) و (د)، وافقت اللجنة على ضرورة إذكاء الوعي بتهديدات الأمن الإلكتروني وأوجه الضعف المرتبطة به، ولا سيما ضرورة مراعاة تحسين الشبكة الإلكترونية على الصعيد التنظيمي من خلال نظم إدارة السلامة، وكذلك على مستوى الدولة في برامج السلامة الوطنية عند الاقتضاء وبرامج سلامة الطيران على الصعيد الإقليمي. واتفقت اللجنة كذلك على التوصية بأن تضع الإيكاو أحكاماً للتصدي لتهديدات الأمن الإلكتروني وأوجه الضعف المختلفة في الوقت الراهن وفي المستقبل. وفيما يتعلق بالإجراء (هـ) الوارد في ورقة العمل A39 WP/99 Revision No. 1، الذي أيدته ورقة العمل A39-WP/236 Revision No. 1، وافقت اللجنة بقوة على التوصية بأن تمسك الإيكاو بزمام القيادة وأن تسعى إلى بلوغ الأمن الإلكتروني الشامل وسلامة النظم الإلكترونية وخطة عمل تحسين الشبكات الإلكترونية ووضع هيكل تنظيمي لها مع جميع الجهات المعنية.

٣٦-٣٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/194، التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) بشأن مشروع لوان (Loon)، وأشارت إلى أن الإيكاو بدأت العمل على تعزيز القواعد القياسية الحالية فيما يتعلق بالمناطيد الحرة غير المأهولة التي من شأنها تيسير مثل هذه العمليات. وأشار إلى أن هذه الورقة تمت مناقشتها في إطار البند ٢٩ من جدول الأعمال، "خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة".

٣٦-٣٩ وقُدِّمت ورقات معلومات من الصين (A39-WP/406 و A39-WP/407) والولايات المتحدة (A39-WP/337) والاتحاد الدولي لرابطات الكترولونات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA) (A39-WP/370).