



## الجمعية العمومية — الدورة التاسعة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية  
عن الجزء العام من تقريرها  
وعن البندين ٣٢ و ٣٣

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

أقرت اللجنة الفنية التقرير المرفق عن الجزء العام والبندين ٣٢ و ٣٣.

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

## تقرير اللجنة الفنية المقدم إلى الجمعية العمومية

### معلومات عامة

- ١ - عقدت اللجنة الفنية ست جلسات في الفترة من ٢٩/٩/٢٠١٦ إلى ٤/١٠/٢٠١٦.
- ٢ - انتُخب السيد ج. هاريس (نيوزيلندا) رئيساً للجنة في الجلسة العامة الثانية للجمعية العمومية. وانتُخت اللجنة الفنية في جلستها الأولى السيد ب. هيننو (فنلندا) نائباً أول للرئيس بناءً على ترشيح من البرازيل وبنثنية من سنغافورة. وانتُخت اللجنة أيضاً السيدة ب. أسومو كوكي (الكاميرون)، بناءً على ترشيح من البرازيل وبنثنية من سنغافورة، نائباً ثانياً للرئيس.
- ٣ - حضر ممثلون من نحو ١٨٠ دولة متعاقدة و ٥٠ وفداً مراقباً جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة الفنية.
- ٤ - وكان أمين اللجنة الفنية السيد س. ب. كريم، مدير إدارة الملاحة الجوية. وعمل السيد ه. غوردجي، نائب المدير لشؤون الرصد والرقابة، والسيد ر. مكفارلين، نائب المدير لشؤون كفاءة وسعة الملاحة الجوية، والسيد س. رادو، نائب المدير لشؤون سلامة الطيران، كنواب لأمين اللجنة. وعملت السيدة دنيز كوبر مساعدة للجنة وكذلك كل من:

السيد م. كوستا، رئيس قسم التحقيق في الحوادث (AIG)  
السيد ك. دالتون، رئيس قسم إدارة وترشيح المجال الجوي (AMO)  
السيد ي. وانغ، رئيس قسم عمليات المطار وقابلية التشغيل البيئي (AOI)  
السيد م. فوكس، مدير برنامج الاستجابة السريعة للأزمات (CRR)  
السيدة ك. روني، رئيسة سلامة البضائع (CSS)  
السيد م. ميرينس، رئيس، التحليل المتكامل للطيران (IAA)  
السيد س. داسيلفا، رئيس تخطيط ودعم التنفيذ - الملاحة الجوية (IMP/AN)  
السيد م. فريدنبرج، رئيس تخطيط ودعم التنفيذ - قسم السلامة (IMP/SAF)  
السيدة ج. جوردان، رئيسة قسم طب الطيران (MED)  
السيد ي. فتاح، مدير برنامج الأولويات متعددة التخصصات (MP)  
السيد ن. رالو، رئيس قسم تدقيق مراقبة السلامة والملاحة الجوية (OAS)  
السيد م. ماران، رئيس بالإنابة لقسم العمليات (OPS)  
السيد ت. ميستوس، رئيس وحدة دعم المراقبة (OSU)  
السيد ا. لاسويي، مدير برنامج الملاحة القائمة على الأداء (PBN)  
السيدة ل. كاري، مديرة برنامج نظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS)  
السيدة ا. غنيم، منسقة برنامج إدارة السلامة (/SM)  
وأفراد آخرين من الأمانة العامة للإيكاو.

### جدول الأعمال وترتيبات العمل

٥ - وكانت الجمعية العمومية قد وافقت على وقف إعداد محاضر لجلسات اللجنة الفنية خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٦ - ونظرت اللجنة الفنية في بنود جدول الأعمال التالية:

البند ٣٢: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥

البند ٣٣: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية

البند ٣٤: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

البند ٣٥: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

البند ٣٦: سلامة الطيران ودعم وتنفيذ الملاحة الجوية

البند ٣٧: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

٧ - الوثائق وورقات العمل المرتبطة بأعمال اللجنة الفنية مدرجة حسب بنود جدول الأعمال في المرفق بهذا التقرير.

٨ - وترد الإجراءات التي اتخذتها اللجنة الفنية فيما يتعلق بكل بند من بنود جدول الأعمال في الفقرات التالية. ورُتبت المواد حسب تسلسل بنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة الفنية.

-----



البند ٣٢ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥

١-٣٢ استعرضت اللجنة الفنية الأجزاء التي تقع ضمن نطاق اختصاصها من تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥ ومن التقرير الإضافي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٦ (ترد التقارير السنوية الآن في شكل إلكتروني على الإنترنت على العنوان <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>).

٢-٣٢ وأحاطت اللجنة علماً، بدون أن تبدي تعليقات، بالأعمال المنجزة في مجال الملاحة الجوية خلال السنوات الثلاث الماضية، على النحو المبين تحت بندي "السلامة" و"سعة وكفاءة الملاحة الجوية" من الأهداف الاستراتيجية، وأعربت عن امتنانها.



### البند ٣٣ من جدول الأعمال: الرصد والتقييم لسلامة الطيران والملاحة الجوية

٣٣-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/30، التي قدمها المجلس، وأحاطت علماً بالأهداف والأولويات وأساليب التمكين الراهنة في طبعة ٢٠١٤-٢٠١٦ من "الخطة العالمية لسلامة الجوية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦" (GASP, Doc 10004)، وأولويات الخطة العالمية للملاحة الجوية للفترة ٢٠١٣-٢٠٢٨، فضلاً عن الحالة الراهنة والنتائج لنهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وشجعت اللجنة الدول على اتخاذ ما يلزم من إجراءات لتحقيق أهداف الخطة العالمية لسلامة الجوية ومواءمتها مع الخطة العالمية للملاحة الجوية ودعم المجموعات الإقليمية لسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في تنفيذ الأولويات الإقليمية. وشجعت اللجنة الدول كذلك على توفير بيانات عما تحرزه من تقدم في التنفيذ وأهابت بها تقديم تقارير في التوقيت المناسب عن التقدم المحرز في خططها التصحيحية في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفي أداء عمليات التقييم الذاتي في الموقع الإلكتروني.

٣٣-٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/31، المقدمة من المجلس، التي تبين التقدم المحرز في نتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة لعام ٢٠١٥ وعرضت آخر المستجدات بشأن بعض القضايا الناشئة الإضافية. وسلمت اللجنة بالفائدة المتأتمية من عقد اجتماعات على مستوى الشعب كوسيلة رسمية لتقديم مقترحات بشأن العمل الفني الإضافي الذي يتعين أن تقوم به الإيكاو لكي يتسنى النظر في نتائج الاجتماعات جنباً إلى جنب مع جميع المطالب الأخرى في إطار الميزانية المعتمدة لفترة الثلاث سنوات المقبلة. ووافقت اللجنة على أن ينظر المجلس في الأخذ بهذه الممارسة.

#### تتبع الطائرات

٣٣-٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/290، المقدمة من سنغافورة، التي أبرزت أهمية أن يتمتع المشغلون بالقدرة على تتبع الطائرات خلال العمليات غير العادية. وأشارت اللجنة إلى أن الإيكاو تعكف على إعداد إرشادات عن رصد الأحداث غير العادية في إطار العمل المستمر بشأن تتبع الطائرات، الذي خطط له أن يكتمل بحلول نهاية الربع الأول لعام ٢٠١٧.

٣٣-٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/168، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) بشأن مفهوم عمليات النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS) والفوائد المتوقعة للبحث والإنقاذ في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي. وشجعت اللجنة الإيكاو على استكمال إعداد مفهوم عمليات "النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران" ونشر ما يرتبط به من إرشادات موجهة للدول. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو أن تعمل على تطوير كفاءة قدرات البحث والإنقاذ في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي، وأيدت المبادرات الجاري تنفيذها بالفعل لتحقيق ذلك الهدف. وشجعت الدول كذلك على تأييد موقف الإيكاو إزاء النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران خلال الاجتماع القادم للاتحاد الدولي للاتصالات. ووجهت عناية اللجنة إلى أنه قد يكون من الملائم تلقي المساعدة في تنفيذ مفهوم النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران من نظام شبكة الأقمار الصناعية للنظام الفضائي الموجود للبحث عن السفن المستغيثة ونظام التتبع لأغراض البحث بواسطة الأقمار الصناعية (SARSAT).

٣٣-٥ وأحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من الصين (A39-WP/274) والولايات المتحدة (A39-WP/269) والمنظمة الدولية للاتصالات بالأقمار الصناعية المتنقلة (IMSO) (A39-WP/394).

### نظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS)

٣٣-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/439 المقدمة من البرازيل وورقة العمل A39-WP/303 المقدمة من جمهورية الدومينيكان، اللتين تناولتا الحاجة إلى مواد إرشادية لدعم عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد فضلا عن حملات توعوية وتعليمية فعالة وميسورة في أوساط مستخدمي نظم الطائرات غير المأهولة.

٣٣-٧ وأحاطت اللجنة علما بورقة العمل A39-WP/281 Rev.1 المقدمة من اليابان التي عرضت فيها القواعد الجديدة المتعلقة بالطائرات غير المأهولة في اليابان وطلبت من الدول أن توفر لوائحها التنظيمية المستخدمة في مجال الطائرات غير المأهولة.

٣٣-٨ وأحاطت اللجنة علما بورقة العمل A39-WP/335 المقدمة من الصين التي شرحت الخطوط العريضة للتحديات التي تواجهها الصين فيما يتصل بلوائح الطائرات غير المأهولة واقترحت استخدام نظام إلكتروني يقوم على السحب لوضع اللوائح التنظيمية التي تحكم الطائرات غير المأهولة الصغيرة. وأعرب عن القلق إزاء الجوانب الفنية والمرونة الإلكترونية لنظام كهذا. وأوصت اللجنة بإجراء دراسات في هذا الصدد ورفعها للإيكاو لإخضاعها للمزيد من الدراسة.

٣٣-٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/103 التي قدمتها الولايات المتحدة. وتناولت هذه الورقة قطاع نظم الطائرة غير المأهولة الذي يشهد تناميا سريعا ودعت إلى اتخاذ ما يلزم من إجراءات للتكيف في الإطار العالمي بغرض استيعاب الجهات غير التقليدية التي ولجت هذا المجال مؤخرا.

٣٣-١٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/146 المقدمة من المكسيك، بتأييد من الأرجنتين وأروبا وبيليز وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجمايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وجمهورية الدومينيكان وأوروغواي وفنزويلا، والتي طلبت من الدول أن تعطي أولوية عالية للقواعد التنظيمية لنظم الطائرات الموجهة عن بعد والرقابة عليها في إطار برنامج السلامة الوطني لدى كل دولة، كما طلبت من الإيكاو توسيع نطاق عملها لكي يشمل نظم الطائرات غير المأهولة الأخرى في الإطار التنظيمي مع آلية مموله تمويلًا كافيًا لإنجاز هذا التوسع. واستعرضت اللجنة كذلك ورقة العمل A39-WP/289 Rev. No. 1 التي قدمتها سنغافورة وماليزيا وجزر مارشال ونيوزيلندا وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وجزر سليمان، التي طلبت أيضا من الإيكاو قيادة الجهود سعيا لمواءمة الممارسات التنظيمية الرئيسية لجمع عمليات نظم الطائرات غير المأهولة الصغيرة.

٣٣-١١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/95 المقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء<sup>١</sup> والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني<sup>٢</sup>، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول). وأشارت الورقة إلى أهمية وضع إطار متماسك لعمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد.

٣٣-١٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/116 المقدمة من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء والاتحاد الدولي

<sup>١</sup> - النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا ولتوانيا ولكسمبرغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

<sup>٢</sup> - ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا البوغسلافية سابقا وتركيا وأوكرانيا.

لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية والمجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين التي طلبت وضع قواعد قياسية لمواءمة عمليات نظم الطائرات غير المؤهلة.

٣٣-١٣ وأحاطت اللجنة علماً بمجموعة الأدوات الإلكترونية التي تعكف الإيكاو على وضعها. ومن المتوقع أن تتضمن مجموعة الأدوات مادة إرشادية لمساعدة الجهات التنظيمية في إعداد وتنفيذ اللوائح الوطنية. وإلى جانب ذلك، يتوقع أن تشمل مجموعة الأدوات أفضل الممارسات والأمثلة من الدول التي لديها لوائح بالفعل. ويتوقع أن تكون مجموعة الأدوات متاحة للاستعمال بعد فترة وجيزة من الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٣٣-١٤ ولاحظت اللجنة أن هناك تأييداً واسعاً لعمل الإيكاو في مجال الطائرات الموجهة عن بعد ووافقت على أن هناك ما يبرر إعداد خط أساس عالمي من الأحكام والمواد الإرشادية بغرض مواءمة القواعد التي تحكم نظم الطائرات غير المؤهلة، التي لا تزال غير خاضعة للإطار الدولي لقواعد الطيران الآلي. وسعيًا لتيسير هذا التوسع في برنامج عمل الإيكاو، ينبغي اتباع نهج ابتكاري ومرن يأخذ في الحسبان التطورات الجارية حالياً على الصعيد الوطني والصعيدين الإقليمي والدولي، بما في ذلك الهيئات المشتركة لوضع قواعد نظم الطائرات غير المؤهلة (JARUS).

٣٣-١٥ ووافقت اللجنة على أن تضع الإيكاو مواد إرشادية لدعم سلامة عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد/عمليات الطائرات غير المؤهلة، بما في ذلك حملات توعية وحملات تعليمية في أوساط المستخدمين وتعزيز تبادل المعلومات بين الدول فيما يتعلق بلوائحها الخاصة بنظم الطائرات غير المؤهلة. ووافقت اللجنة على أن يستعرض المجلس المقترحات في ضوء الأولويات القائمة حالياً والممولة من ميزانية ٢٠١٧-٢٠١٩ وتوفير الموارد الخارجة عن الميزانية.

٣٣-١٦ وجرى تقديم ورقات معلومات من البرازيل (A39-WP/265)، وكوبا (A39-WP/454)، وإندونيسيا (A39-WP/226)، والاتحاد الروسي (A39-WP/296, Rev 1)، والولايات المتحدة (A39-WP/82)، وسلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكنترول (A39-WP/107). وقدمت إسبانيا ورقة عمل تتصل بهذا الأمر في إطار البند ١٦ من جدول الأعمال (A39-WP/132).

### مناطق النزاعات

٣٣-١٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/108 Rev. 1 المقدمة من سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكنترول، وأستراليا وماليزيا. وعرضت الورقة اقتراحات باستكمال برنامج العمل الذي أوصت به فرقة العمل المعنية بالمخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات؛ واستكمال برنامج العمل الحالي بشأن مناطق النزاعات من خلال استعراض جميع أحكام الملحق ذات الصلة بالأمر؛ وبعد استكمال برنامج العمل الخاص بمناطق النزاعات، دعوة المجلس للنظر في إضافة مناطق النزاعات في برنامج عمل اللجنة القانونية. وأيدت اللجنة التدابير المقترحة في ورقتي العمل A39-WP/108 Rev. 1 وA39-WP/200 اللتين قدمتهما منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، ووافقت على أن يولي المجلس الأولوية للإجراءات في ضوء ميزانية ٢٠١٧-٢٠١٩ وتوفير الموارد الخارجة عن الميزانية. وفضلاً عن ذلك، أبرزت اللجنة أهمية تبادل المعلومات وضرورة مشاركة الدول الأعضاء في هذه الجهود.

٣٣-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/376 المقدمة من الاتحاد الروسي التي اقترحت أن يقوم المجلس بإعادة تقييم عمليات "قاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات" لكفالة اتساقها مع اتفاقية شيكاغو ومدونة سلوك تبادل

واستخدام معلومات السلامة. وعرضت الورقة كذلك توصية بأن تكون قاعدة البيانات متاحة للاطلاع من خلال موقع إلكتروني مؤمن على الإنترنت. وفي ضوء قرار المجلس الذي طلب فيه من الأمانة العامة أن تنتظر في إدخال المزيد من التحسينات في قاعدة البيانات وأن تعد مقترحات ملأمة للنظر فيها خلال الدورة ٢٠٠٩، وافقت اللجنة على أن ينظر المجلس في النقاط التي أثبتت في هذه الورقة في مداولاته المقبلة بشأن الوضع المستقبلي لقاعدة البيانات وتشغيلها.

٣٣-١٩ وأحيط علماً بورقة معلومات قدمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكنترول، إلى جانب أستراليا وماليزيا (A39-WP/297).

### إدارة السلامة

٣٣-٢٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/283 المقدمة من البرازيل بشأن توسيع نطاق تطبيق نظم إدارة السلامة لتشمل قطاعات طيران أخرى. كما استعرضت اللجنة أيضاً ورقتي العمل A39-WP/324 و A39-WP/359 المقدمتين من جمهورية فنزويلا البوليفارية لدعم المبادرات الإقليمية لوضع إرشادات وإطار مرجعي مشترك للمقاييس التي ينبغي استخدامها لما هو مستوى أداء السلامة المقبول المستعمل من الدول. كما تطرقت ورقة العمل A39-WP/324 للتحديات التي تواجهها الدول في مجال تنفيذ التعديل الأخير للملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" والتحديثات اللازمة لتحليل ثغرات برامج السلامة الوطنية. وعلى الرغم من التأييد الذي تم الإعراب عنه لهذه المقترحات، أشارت اللجنة إلى أن فرق خبراء متخصصة تقوم حالياً بدراسة هذه القضايا. وبالإضافة إلى ذلك، تم تسليط الضوء على الحاجة إلى أن تراعي كل دولة الجوانب الخاصة بشبكة الطيران لديها عند تحديدها لمستوى أداء السلامة المقبول.

٣٣-٢١ وألقت ورقة العمل A39-WP/342 المقدمة من الصين الضوء على نتائج المشاريع الرائدة التي قامت بها إدارة الطيران المدني الصينية في مجال إدارة أداء السلامة، بالإضافة إلى مقترحات محددة تتعلق بتقديم الإيكاو لمساعدة إضافية بهدف دعم التنفيذ. وتم إعلام اللجنة بأنه جرى تحديد بنود العمل اللازمة لتلبية الحاجة إلى زيادة الدعم المقدم للأنشطة التنفيذية وفقاً للتوصية ١/٢ للمؤتمر الرفيع المستوى الثاني للسلامة لعام ٢٠١٥، وتم تشجيع الدول على التفكير في الوسائل اللازمة لدعم برنامج الإيكاو لإدارة السلامة وفقاً لما هو وارد في كتاب المنظمة إلى الدول رقم AN 8/3-16/89، بتاريخ ٢٧/٩/٢٠١٦.

٣٣-٢٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/109 التي قدمتها بيرو وأيدتها دول منطقة أمريكا الجنوبية والدول الاثنى والعشرين الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، والتي تقترح فيها تأجيل مسألة إدراج برنامج السلامة الوطني ضمن نطاق عمليات التدقيق الخاصة في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وتم إبلاغ اللجنة أن برنامج السلامة الوطني لن يخضع لتدقيق الإيكاو إلا بشكل طوعي ولكن غير سري بدءاً من يناير ٢٠١٨، وأنه ابتداءً من ٢٠٢٠ سيتم تدقيق برنامج السلامة الوطني بالنسبة للدول التي تستوفي المعايير التي تحددها الإيكاو وفقاً للخطة العالمية للسلامة الجوية. واتفقت اللجنة على أن تقوم الإيكاو بتوضيح هذه المعلومات وتوصيلها إلى جميع الدول.

٣٣-٢٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/195 المقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، والتي تضمنت معلومات عن برنامج "مستوى التميز في خدمات الملاحة الجوية الخاصة بالسلامة". وأخذت اللجنة علماً وأقرت مبادرة

منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية لمساعدة مقدمي خدمات الملاحة الجوية على تحديد نقاط الضعف في نظم إدارة السلامة الخاصة بهم.

٣٣-٢٤ وقُدمت أيضاً ورقات معلومات من كوبا (A39-WP/362) والهند (A39-WP/135) وجمهورية كوريا (A39-WP/420) وإسبانيا (A39-WP/419) ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (A39-WP/385).

### المراقبة والتحليل

٣٣-٢٥ 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.

٣٣-٢٦ 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.

٣٣-٢٧ 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 التفتيش 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 النصيحة المقدمة من الأمانة العامة بالألا تستخدم الايكاو هذه المعايير في عمليات التدقيق في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مقيّمة 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.

٣٣- ٢٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/213، المقدمة من أستراليا وبنغلاديش وشيلي وفرنسا 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 الإيكاو والدول، وكان عاملاً حاسماً في تحقيق سلامة الطيران. واعترفت بأنه من أجل الحفاظ على قيمة هذا البرنامج وكفاءته، فإنه ينبغي للإيكاو 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 للإيكاو، باستخدام الموارد المتاحة، أن تُجري استعراضاً منظماً لتحديد التعديلات اللازمة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، بهدف المزيد من التطور والتحسين للبرنامج، مع مراعاة تطور استراتيجية الإيكاو 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 ولتجنب الانتقال الممكن إلى وظيفة رقابية دائمة، ينبغي إجراء استعراض تضطلع به مجموعة مؤقتة تُشكل من خبراء يجري اختيارهم من الدول الأعضاء والأمانة العامة تحت توجيه لجنة الملاحة الجوية، مع رفع تقرير بالنتائج إلى مجلس الإيكاو. 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 الإيكاو 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 الإيكاو من أجل تحديد نهج عالمي متناغم من أجل الاعتماد والاعتراف أو القبول المتبادل 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 المُحرز في تحقيق الأهداف التي حددها إعلان بوغوتا في مجالي سلامة الطيران والملاحة الجوية لعام ٢٠١٦. وأقرت اللجنة بالشواغل التي أعربت عنها الورقة، مشيرة إلى أنه لن يكون من المجدي أن تنتج الايكاو 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 تضع في اعتبارها احتياجات دول أمريكا اللاتينية، 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 التتقيح رقم (١)، التي قدمتها ترينيداد وتوباغو، بدعم من أنتيغوا وبربودا وأروبا 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 (أنغيلا 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 وأحيط علماً بورقة المعلومات التي قدمتها كوبا (A39-WP/453).