



## الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون

### تقرير اللجنة الفنية

عن

البند ٣٥ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق عن البند ٣٥ من جدول الأعمال. ويوصى بالقرار  
١/٣٥ لتعتمده الجلسة العامة.

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

## البند ٣٥ من جدول الأعمال: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

### التوحيد القياسي مع التركيز على الهالون والملحقات الثامن - صلاحية الطائرات للطيران

٣٥-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/35 المقدمة من المجلس، وعرضت تقرير حالة عن أنشطة وضع القواعد القياسية، لا سيما وضع برنامج عمل للملاحة الجوية وخريطة طريق للتوحيد القياسي، وإعادة تفعيل مبادرة المائدة المستديرة للقواعد القياسية، وناقشت التوقعات المرتقبة بشأن أحكام الإيكاو خلال الفترة الثلاثية القادمة وما بعدها. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل المُضطلع به منذ الجمعية العمومية الثامنة والثلاثين للإيكاو، وأنه وفقاً لترتيب الأولويات، فسوف يواصل المجلس الاضطلاع بأنشطة وضع القواعد القياسية التي تطورت ونضجت بما يتماشى مع الخطط العالمية والمسائل الناشئة. كما أوصت اللجنة بتعزيز تقييم الآثار في عملية تطوير القواعد التوصيات الدولية والوصول بشكل أفضل إلى برنامج عمل الملاحة الجوية.

٣٥-٢ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/86، المقدمة من الولايات المتحدة، بشأن تحسين تنفيذ الأحكام في مجال الطيران الدولي. وأيدت اللجنة الإجراءات المقترحة في الورقة التي تشير إلى ضرورة استعراض العمليات المتعلقة بإعداد وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. وتلقت ورقة تأييداً واسع النطاق ومزيداً من المناقشة التي اعترفت بفائدة العملية الجديدة لتقييم الآثار، وضرورة أن تحقق الإيكاو أقصى استفادة من الخبرة التي اكتسبتها الدول وأوساط قطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى بشأن المفاهيم التي ثبتت جدواها، مع الاعتراف بالمسؤولية النهائية التي تضطلع بها الدول في عملية التحقق من صحة القواعد والتوصيات الدولية. وقد استخدمت هذه الممارسة في إعداد الطبعة الثامنة للجزء الثاني من الملحق السادس وفقاً للمواصفات الفنية للصناعة في إطار عملية التوحيد القياسي. كما سلط الضوء على أهمية استقرار القواعد والتوصيات الدولية من أجل تنفيذ الخطط. وأقرت اللجنة بأن الإيكاو لديها عدة مبادرات جارية يمكنها معالجة المسائل التي أثرت في ورقة العمل هذه، ولاحظت أن الإيكاو ستأخذ ورقة العمل A39-WP/86 في حساباتها مع تطور تلك المبادرات. كما أحاطت اللجنة علماً بأن هذه الورقة كانت قيد النظر أيضاً في إطار البند ٢٧ من جدول الأعمال، ووافقت على الانصياع لنظر اللجنة التنفيذية في المشروع المقترح لقرار الجمعية العمومية. وأشارت اللجنة إلى الشواغل التي أعرب عنها عدد قليل من الدول محذرة من مغبة توسيع مشاركة قطاع الطيران في عملية وضع القواعد والتوصيات الدولية.

٣٥-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/83، التفتيح رقم (١)، المقدمة من الولايات المتحدة، التي أكدت مدى أهمية التجارب الفنية في نجاح تطبيق إجراءات الملاحة الجوية الجديدة، وأوصت بإعداد إرشادات بشأن تصميم وتنفيذ تجارب التقنيات الجديدة المتعلقة بالطيران المدني في المجال الجوي المحيطي. وأحاطت اللجنة علماً بأن الخطوة الأولى في هذا الصدد يمكن أن تكون الاستفادة من أفضل الممارسات في مختلف الأقاليم، وأن الملحق الحادي عشر - "خدمات الحركة الجوية" والملحق الخامس عشر - "خدمات معلومات الطيران" تشمل أحكاماً تتعلق بعمليات تقييم السلامة، والتشاور مع الجهات المعنية، والإخطارات فيما يتعلق بالتجارب الفنية. وأيدت اللجنة الإجراء المقترح، وأوصت بإحالة الشأن إلى المجلس من أجل مزيد من الدراسة.

٣٥-٤ وتم سحب ورقة العمل A39-WP/87 من قبل الدول التي قدمتها (الولايات المتحدة وأستراليا ونيوزيلندا وسنغافورة).

٣٥-٥ وقدمت الولايات المتحدة ورقة المعلومات (A39-WP/202).

٣٥-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/36، المقدمة من المجلس، التي تتضمن تقريراً بمستجدات الوضع

بشأن إنتاج بدائل الهالونات (المواد الهيدروكربونية المهلجنة) من أجل استخدامها في أجهزة إطفاء الحريق على متن الطائرات المدنية. وتضمنت الورقة تعديلاً للقرار ٣٨-٩ - استبدال الهالونات واقتراحاً لاستبدال الهالونات في نظم إخماد الحريق في مقصورة البضائع حيث أنه سيتم تقديم طلب الحصول على شهادة من هذا الطراز بعد التاريخ المحدد في الإطار الزمني لعام ٢٠٢٤.

٣٥-٧ وأيدت ورقة العمل A39-WP/90، المُقدّمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، مشروع القرار على النحو الوارد في ورقة العمل WP/36، وشددت على التزام أوساط الصناعة بالوفاء بالمهلة المقترحة لاستبدال الهالونات في أجهزة إطفاء الحريق في مقصورة البضائع حتى عام ٢٠٢٤. كما قدمت الورقة A39-WP/90 تقريراً عن التقدم المحرز والمعوقات القائمة بشأن إنتاج بدائل للهالونات قابلة للتطبيق من أجل أجهزة إطفاء الحريق على متن الطائرات. وفي هذا الصدد، فإن هذه الورقة، إلى جانب الورقة A39-WP/235 التنقيح رقم (١)، المُقدّمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء واتحاد النقل الجوي الدولي ومجلس طيران الأعمال الدولي، قد أعلنتا الجمعية العمومية أنه قد يتعذر على الدول وأوساط الصناعة الوفاء بتاريخ وجوب تطبيق القواعد القياسية الواردة في كل جزء من أجزاء الملحق السادس - تشغيل الطائرات، فيما يتعلق باستبدال الهالونات في أجهزة إطفاء الحريق المحمولة، وذلك بسبب عدم وجود بديل للهالونات، فضلاً عن الموافقات البيئية والفنية المعقدة اللازمة لإنتاج وتركيب المُركّب البديل.

٣٥-٨ وأحاطت اللجنة علماً بالتقدم المحرز بشأن إنتاج بديل عملي للهالونات في أجهزة إطفاء الحريق المحمولة، وأقرت بالجهود التي بذلتها الإيكاو من أجل تعزيز إنتاج واستخدام بدائل الهالونات في أجهزة إطفاء الحريق على متن الطائرات. كما أشارت اللجنة أنه من شأن القواعد القياسية الواردة في الملحق السادس، في حال تطبيقها، أن تؤثر سلباً في تشغيل الطائرات التي صدرت لها أول شهادة صلاحية للطيران في ٢٠١٦/١٢/٣١ أو بعد ذلك التاريخ. وقد وافقت اللجنة، في ضوء المناقشة التي دارت، على أن توصي، على سبيل الاستعجال، بأن يستخدم المجلس أي خطوات "عاجلة" متاحة لديه للتنازل عن آلية التشاور، واختصار دورة النشر، وتأجيل تاريخ وجوب تطبيق أحكام الملحق السادس التي تنطبق على الطائرات التي صدرت لها أول شهادة صلاحية للطيران في ٢٠١٦/١٢/٣١ أو بعد ذلك التاريخ. كما وافقت اللجنة على أن يصبح التاريخ الجديد لوجوب التطبيق هو ٢٠١٨/١٢/٣١، وأوصت بأن تكلف الجمعية العمومية المجلس بالتصرف بناءً على ذلك التاريخ. وعلاوة على ذلك، فقد أوصت اللجنة بالإيعاز إلى الإيكاو بإعداد إرشادات مناسبة لدعم نهج متناغم لتخفيف حدة التحديات التي تواجه الطائرات المتضررة من ذلك خلال فترة وجوب تطبيق الأحكام الحالية وقبل نفاذ تاريخ وجوب التطبيق الجديد.

٣٥-٩ وقد كان هناك أيضاً تأييد واسع لأن يحل قرار آخر محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٩، على النحو الوارد في المرفق بورقة العمل WP/36. وتم خلال المناقشة التشديد على أهمية مواصلة التطوير والتنفيذ بشكل مكثف للتوصل إلى مُركّبات مقبولة بديلة للهالونات من أجل أجهزة إطفاء الحريق على متن الطائرات المدنية، مع الإعراب عن الدعم القوي للالتزام الصارم بالجدول الزمنية المحددة في مشروع قرار الجمعية. وفي ضوء المناقشة، تتقدم اللجنة بالقرار التالي لاعتماده في الجلسة العامة:

**القرار ١/٣٥: استبدال الهالونات**

**إن الجمعية العمومية،**

**تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛**

**وإدراكاً** بأن الهيدروكربونات المهلجنة (الهالونات) لم تزل العامل الرئيسي المستخدم لإطفاء الحرائق في أجهزة إطفاء الحريق على متن الطائرات المدنية منذ أكثر من خمسين عاماً؛

**ولما كانت** الهالونات لم تعد تُنتج باتفاق عالمي بسبب موادها الكيميائية التي تستنفد الأوزون ومساهمتها في تغير المناخ؛

**وإدراكاً** لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالونات المتاحة وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية إزاء عدم إنتاج بدائل الهالون بالنسبة لجميع أجهزة إطفاء الحرائق على متن الطائرات المدنية؛

**وإدراكاً** لقيام فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل استخدام من استخدامات الهالون بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛

**وإدراكاً** لوجود شروط صارمة لكل استخدام من استخدامات الهالونات، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تلبيتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛

**وإدراكاً** للآليات التي وضعها قطاع صناعة الطائرات فيما يتعلق بإشراك الجهات المعنية في إيجاد حلول مشتركة لاستبدال الهالون في إطار زمني واقعي فيما يتعلق بتطبيقات مقصورة البضائع؛

**وإدراكاً** لحظر إنتاج الهالونات بموجب اتفاق دولي، يتم الحصول على الهالونات حالياً حصرياً من خلال أنشطة الاسترداد والاستصلاح وإعادة التدوير. وبالتالي، ينبغي مراقبة عملية إعادة تدوير غازات الهالونات بصرامة تقادياً لإمكانية تسرب الهالونات الملوثة إلى صناعة الطيران؛

**وإدراكاً** لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية على البدائل التي لا تشكل خطراً غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها؛

#### **تقرر ما يلي:**

١ - **تحث** الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف إنتاج واستخدام بدائل الهالون المقبولة في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع بالطائرات؛

٢ - **تحث** الدول على تحديد ورصد نوعية الهالونات لضمان استمرار الإمداد بهالونات ذات نوعية جيدة لقطاع الطيران المدني لديها؛

٣ - **تشجع** الإيكاو على مواصلة التعاون مع فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالون التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالون في الطيران المدني؛

٤ - **تشجع** الدول على التعاون مع اتحاد قطاع الطيران فيما يتعلق بالاستخدام في المحركات ووحدات القدرة الثانوية وفريق العمل المعني باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع والذي أنشأه المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء.

٥ - **تشجع** الدول على دعم التدابير الرامية إلى بلوغ الحد الأدنى في خفض انبعاثات الهالونات غير الضرورية التي تحدث في غياب أي حدث ناجم عن اندلاع نيران تهدد السلامة وعلى ضمان تحسين إدارة احتياطي الهالونات الموجود وصونه.

٦ - تكلف المجلس بمنح تفويض باستبدال الهالون في نظم إخماد حرائق مقصورات البضائع المستخدمة على متن الطائرات، والتي سيُقدم طلب ترخيص طرازها بعد التاريخ المحدد في الإطار الزمني لعام ٢٠٢٤؛

٧ - تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٩.

المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو، والمسائل العابرة للحدود، وعمليات الإسعاف الجوي، والملحق ١ - إجازة العاملين، والملحق الخامس - وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية

٣٥-١٠ أشارت فرنسا، في معرض تقديم ورقة العمل A39-WP/159، المعنية بالتحديات التي يطرحها تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو، إلى أن مضمون الورقة متعلق بمسائل قانونية سيجري بحثها في اللجنة القانونية. وبالتالي، فلم تُناقش هذه الورقة في اللجنة الفنية.

٣٥-١١ نظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/81، المُقدّمة من الولايات المتحدة، وورقة العمل A39-WP/237، المُقدّمة من مجموعة عمل الطيران، اللتين تناولتا مسائل تتعلق بزيادة نقل الطائرات بين الحدود. وكانت الإجراءات المقترحة في ورقتي العمل هاتين مرتبطة بالعمل الذي نظرت فيه ورقة العمل A39-WP/159، المُقدّمة من فرنسا، وكذلك ورقة العمل A39-WP/123، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي. وفي ضوء المناقشة، أقرت اللجنة بدرجة تعقّد مقتضيات مراقبة السلامة الجوية من قبل جميع المشاركين نظراً للتطور السريع لعمليات تأجير الطائرات على مستوى العالم. وأيدت اللجنة الإجراءات المقترحة في ورقتي العمل A39-WP/81 و A39-WP/237. وفيما يتعلق باقتراح وضع آليات للتقييم والاعتراف بشأن برامج ومنجات الدول والمنظمات الدولية والجهات المعنية بالطيران، فقد وافقت اللجنة على أن يُعرض على نظر المجلس. وأقرت اللجنة بأن الآليات المذكورة أعلاه يمكن أن تخفف عن كاهل الدول عبء المراقبة.

٣٥-١٢ وافقت اللجنة أيضاً على أن العمل المتعلق بالقابلية للنقل بين الحدود بناءً على ورقتي العمل A39 WP/81 و A39-WP/237، مع ضمان مستوى رفيع من السلامة، ينبغي أن يُعرض على نظر المجلس، مع مراعاة الأولويات القائمة الممولة من خلال ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ وتوافر الموارد من خارج الميزانية. وينبغي المشاركة في هذا العمل بالخبرة من جانب جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك المؤسسات المعنية بأوساط المشغلين.

٣٥-١٣ قدم اتحاد النقل الجوي الدولي ورقة المعلومات (A39-WP/166).

٣٥-١٤ تناولت ورقة العمل A39-WP/199، المُقدّمة من جنوب أفريقيا، ضرورة إجراء بحوث وتطوير لقواعد وتوصيات دولية طبية، فضلاً عن إنشاء نظام عالمي لجمع وتحليل بيانات الإسعاف الجوي. وفي حين أيدت اللجنة ضرورة إجراء بحوث بشأن جوانب عمليات الإسعاف الجوي المتعلقة بالسلامة والأمراض المعدية، فإن شأن جدي وضع قواعد وتوصيات دولية للإسعاف الجوي ونظام جمع وتحليل البيانات سيُحال إلى المجلس من أجل المزيد من الدراسة، مع الأخذ في الاعتبار للأولويات الموجودة، الممولة من ميزانية الفترة ٢٠١٧-٢٠١٩، ولتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٣٥-١٥ ناقشت اللجنة ورقة العمل A39-WP/249، المُقدّمة من البرازيل، التي عرضت مسألة تنقيح شروط الإيكاو للكفاءة اللغوية. وبينما قدمت الورقة وجهات نظر يمكن أن تؤخذ بعين الاعتبار في التعديلات المستقبلية للأحكام، فإن اللجنة رأت أن الورقة لم تقدم أدلة كافية على أن شروط الكفاءة اللغوية الحالية تشكل تهديداً للسلامة. كما أنه قد يكون من السابق لأوانه إجراء مثل هذا التعديل خلال فترة السنوات الثلاث القادمة. إذ أن تنفيذ الأحكام المتعلقة بالكفاءة اللغوية قد يتطلب جهوداً مكثفة من الدول، وأن تغيير شروط الكفاءة اللغوية في هذه المرحلة من شأنه أن يزيد الأعباء الإدارية نظراً لأنه سيلزم إعادة اختبار جميع حاملي التراخيص وفقاً لمقياس التصنيف المنقح. ولا يزال يلزم توفير الدعم المستمر للدول، مع ضرورة الحصول على المزيد من البيانات بشأن وضع تنفيذ الأحكام المتعلقة بالكفاءة اللغوية قبل التمكن من تعديلها. وقد تقرر أنه يمكن النظر

في الحاجة إلى تعديل شروط الكفاءة اللغوية بمجرد جمع المزيد من البيانات بشأن تنفيذ تلك الأحكام من خلال مبادرات الإيكاو المختلفة. وعند تحقق ذلك، فسيتعين انتهاز الفرصة أيضاً للنظر في الأحكام التي تنطبق على التكنولوجيات الناشئة.

٣٥-١٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/186، المُقدّمة من الأرجنتين، وورقة العمل A39-WP/334، المُقدّمة من الصين، اللتين تدعوان الإيكاو إلى إجراء تحليل لجدوى تطبيق نظام إلكتروني لإصدار إجازات العاملين في الملحق الأول - إجازة العاملين، وذلك بهدف تحسين الكفاءة. وبينما اعترفت اللجنة بأن العمل المتعلق بهذه القضية كان ذا طبيعة طويلة الأجل، وقد يتطلب تخفيف شواغل أمنية محتملة، فقد وافقت اللجنة على التوصية بأن تحيل إلى المجلس مسألة إجازة العاملين في شكل إلكتروني كخيار بديل للشكل الورقي أو أي مادة أخرى مناسبة في الملحق ١.

٣٥-١٧ نظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/160، المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، التي أشارت إلى أن الأحكام الحالية الواردة في الملحق ٥ - وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضي، تعطي الدول المتعاقدة خيار استخدام النظام الدولي للوحدات، أو نظام غير دولي للوحدات في بعض الحالات. وقد دعت الورقة الدول والهيئات الدولية إلى النظر في الحاجة إلى مجموعة واحدة من وحدات القياس. وفي ضوء المناقشة، استقرت اللجنة على أنه لم يتم التوصل إلى إجماع حول ضرورة إعادة النظر في الأحكام الحالية للملحق ٥، وبالتالي، فلم تحظ الإجراءات المقترحة في ورقة العمل بتأييد.

٣٥-١٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/104، المقدمة من نيوزيلندا وأستراليا وسنغافورة، التي أوصت بأن تحدد الإيكاو الدور الذي يضطلع به للتعرف على الألوان في مجال الطيران، وأن توضح تطبيق القواعد القياسية من أجل تقييم القصور في رؤية الألوان. وأقرت اللجنة بتعقيد عملية تقييم رؤية اللون وتطبيقها بشكل موحد، الأمر الذي يتطلب من الإيكاو أن تستعرض جدوى تحقيق التناغم في نتائج عمليات التقييم. وقد أيدت اللجنة ورقة العمل ووافقت على أنه ينبغي إحالة المسألة إلى المجلس من أجل المزيد من الدراسة، مع مراعاة الأولويات الموجودة، الممولة من ميزانية الفترة ٢٠١٧-٢٠١٩، والموارد المتاحة من خارج الميزانية.

### الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات

٣٥-١٩ دعت ورقة العمل A39-WP/257، المُقدّمة من الأرجنتين، إلى أن تُعيّن سلطة التحقيق في الحوادث منسق اتصال أثناء التحقيقات من أجل تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأفراد أسرهم. وفي إشارة من اللجنة إلى أن وثيقة الإيكاو Doc 9998 - سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرهم، ووثيقة الإيكاو Doc 9973 - دليل تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرهم، قدما بالفعل إرشادات من أجل منسق الاتصال، فقد وافقت اللجنة على أن توصي بإحالة الشأن المتعلق بالحاجة إلى إعداد قواعد وتوصيات دولية مرتبطة بهذا الموضوع إلى المجلس من أجل المزيد من الدراسة.

٣٥-٢٠ وقد أثارت ورقة العمل A39-WP/255، المُقدّمة أيضاً من الأرجنتين الشأن المتعلق بالحاجة، حسب الاقتضاء، إلى تضمين إجراءات التحقيق في الحوادث إرشادات تتعلق بمراعاة شؤون البيئة في موقع الحادث. وقد وافقت اللجنة على أن توصي بإحالة هذا الاقتراح إلى المجلس من أجل المزيد من الدراسة، مع الإشارة إلى التحفظات التي أبدتها بعض الدول بشأن تخصيص مثل هذه المسؤوليات لهيئات التحقيق في الحوادث.

٣٥-٢١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/268، المقدمة من جمهورية كوريا، التي أشارت إلى أنه في إطار برنامج السلامة الوطني، كان "التحقيق في الحوادث والوقائع" أحد عناصر مكون "إدارة الدولة لمخاطر السلامة"، وفي هذا الصدد، ينبغي قيام الإيكاو بتحسين الصياغة المتعلقة بنطاق تطبيق عملية التحقيق، والغرض من التحقيق، وسلطة التحقيق،

وذلك من أجل زيادة فعالية تنفيذ البرنامج. ووافقت اللجنة على أن توصي بإحالة هذه المهمة والأمر المتعلق بضرورة وضع قواعد وتوصيات دولية وإرشادات بشأن تمييز مسؤوليات التحقيق في الحوادث بشكل واضح بين سلطة التحقيق في الحوادث وسلطة الطيران الوطنية إلى المجلس من أجل مزيد من الدراسة.

٢٢-٣٥ وأشارت اللجنة، عند استعراضها لورقة العمل A39-WP/272 المقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا حوادث الطائرات، إلى أنه تماشياً مع الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، فإنه تتم إحالة توصيات السلامة الموجهة إلى الإيكاو على المنظمة مباشرة، في حين لا تتم إحالة توصيات السلامة الأخرى ذات الاهتمام العالمي على المنظمة. وتم إبلاغ اللجنة بأن الإيكاو قامت بمناقشة موضوع توصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي للمرة الأولى خلال اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث المنعقد في عام ٢٠٠٨. وإثر استكمال وضع المواد الإرشادية في عام ٢٠١١، تم تشجيع الدول على تقديم التوصيات إلى الإيكاو لتتولى نشرها على موقع إلكتروني تابع للمنظمة يجري إعداده الآن ومن المتوقع إطلاقه في عام ٢٠١٧. واتفقت اللجنة، علماً منها بعدم وجود أي قواعد أو توصيات في مجال توصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي الملحق ١٣، وعلماً منها أيضاً بأنه تم نشر توجيهات الإيكاو ذات الصلة، على التوصية بإحالة الاقتراح على المجلس لمزيد من الدراسة. كما أحاطت اللجنة علماً بأنه ستتم مناقشة ورقة العمل A-39-WP/94 المقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، والخاصة بالحاجة إلى زيادة كفاءة عمليات المعالجة والرصد المرتبطة بتوصيات السلامة، ضمن البند ٣٧ من جدول الأعمال.

#### الملحق ١٤ - المطارات

٢٣-٣٥ تضمنت ورقة العمل A39-WP/339 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية وصفا للوائح الوطنية الخاصة بشأن الحصول على شهادة مقدمي الخدمات الأرضية للطائرات في المطارات ودعت الإيكاو إلى إعداد القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية ذات الصلة. واتفقت اللجنة، مع مراعاة الإجراءات التنظيمية الاستباقية التي اتخذتها الجمهورية الدومينيكية في هذا الصدد، وعلماً منها بأن الإيكاو بصدد إعداد مواد إرشادية بخصوص التعامل مع الطائرات على الأرض، على إحالة مضمون ورقة العمل WP/339 على فريق الخبراء ذي الاختصاص.

٢٤-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/167 المقدمة من الأيانات، والتي تتضمن وصفا لأعمال الجارية التي تقوم بها الأيانات وغيرها من الجهات المعنية في القطاع بهدف المحافظة على جودة الوقود وتعزيز نشر المعلومات حول الأحداث المتعلقة بجودة الوقود بين الجهات المعنية. وأشارت اللجنة إلى أنه ينبغي الأخذ بالاعتبار الطبيعة المتعددة التخصصات لهذه المسألة عند إعداد أحكام الإيكاو ذات الصلة في المستقبل.

٢٥-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/282، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، والتي تقترح دعم عمل الإيكاو بخصوص مراجعة مواصفات تصميم المطارات مع التركيز على تبادل بيانات السلامة. كما أقرت اللجنة بالحاجة لتبادل معلومات السلامة بين الدول والمطارات وغيرها من المنظمات لتحقيق ذلك. وأشارت اللجنة إلى أن العمل الجاري قد يشكل في نهاية المطاف أساساً للأحكام الواردة في الملحق ١٤، موفراً الكفاءة الإضافية دون المساس بالسلامة، من خلال آلية استعراض البيانات الخاصة والحفاظ عليها.

٢٦-٣٥ وقدمت لجنة الطيران المشتركة بين الحكومات ورقة المعلومات A39-WP/307.

### النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والمطارات العالية الارتفاع وظفس الفضاء والطائرات الموجهة عن بعد ونظم إدارة السلامة وخدمة الحركة الجوية

٢٧-٣٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/333 المقدمة من الصين، وأخذت علماً بمواصلة استخدام النظام العالمي الصيني يبدو للملاحة بالأقمار الصناعية وبالخدمات التي يتكفل يبدو بتقديمها لمستخدمي الطيران المدني، بما في ذلك خطة لتقديم الخدمات العالمية بحلول عام ٢٠٢٠. كما أخذت اللجنة علماً أيضاً بأن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية المتعدد الترددات والمتعدد الكوكبات، كما هو مدعوم من يبدو وغيره من الكوكبات وأنظمة التقييم الأساسية، سيساعد الطيران على مواجهة التحديات التي تواجه النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية الأحادي الترددات والأحادي الكوكبات اليوم. وتم إبلاغ اللجنة بأن برنامج عمل الإيكاو يشمل العمل اللازم لتوفير نظام عالمي للملاحة بالأقمار الصناعية متعدد الترددات ومتعدد الكوكبات.

٢٨-٣٥ واستعرضت اللجنة التعديل الأول لورقة العمل A39-WP/336، المقدمة أيضاً من الصين، والتي تضمنت عرضاً للنهج التنظيمي المُتبّع في الصين لإدارة عمليات الطيران التي تطرح تحديات خاصة في المطارات العالية الارتفاع والتي غالباً ما تكون في مناطق جبلية. وذكرت اللجنة بأنه على الرغم من وجود قواعد قياسية ضمن الملحق ٦ - تشغيل الطائرات، فإنه يتم تناول تأهيل أفراد طاقم الرحلات في ما يتعلق بالطرق والمطارات، وينبغي وضع إرشادات لتلك العمليات الجوية نظراً للخصائص التشغيلية والمتعلقة منها بتقييم المخاطر. وأقرت اللجنة بأنه، باستثناء عمليات تدريب أفراد طاقم الرحلات في المطارات الصعبة، فإنه لا ينبغي للدول فرض أي شروط أخرى على شركات الطيران الأجنبية قد تشكل تعدياً على سلطة دولة المشغل أو على التزاماتها الرقابية. واتفقت اللجنة على أن توصي بإحالة الاقتراح الوارد في ورقة العمل هذه على المجلس لمزيد من الدراسة.

٢٩-٣٥ وقدمت جمهورية كوريا ورقة المعلومات A39-WP/421.

٣٠-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/161 المقدمة من الإمارات العربية المتحدة والتي تضمنت وصفاً للإطار التنظيمي الوطني الذي تم إعداده في الإمارات وتقوم الدولة بتنفيذه في مجال مراقبة السلامة في مطارات الهليكوبتر. وأحاطت اللجنة علماً بالإجراءات الاستباقية التي اتخذتها الإمارات العربية المتحدة في هذا المجال.

٣١-٣٥ وقامت الولايات المتحدة الأمريكية بتغيير ورقة العمل A39-WP/121 إلى ورقة معلومات، وبالتالي لم تجر أي مناقشات بخصوصها.

٣٢-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A-39-WP/302 المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية، والتي تضمنت وصفاً للدروس المستفادة من تنفيذ نهج نظم إدارة السلامة في مجال نظم الطائرات الموجهة عن بعد. واتفقت اللجنة على أهمية توسيع نطاق تطبيق عمليات تقييم المخاطر المرتبطة بالسلامة ليشمل عمليات الطائرات الموجهة عن بعد. كما اتفقت أيضاً على الحاجة إلى اتباع نهج عملي وواقعي لتطبيق نظم إدارة السلامة وقبولها. وتم إبلاغ اللجنة بأن الأعمال جارية لإعداد القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية وتجميع أفضل الممارسات وتبادلها لدعم هذا النهج.

٣٣-٣٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/263 المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، والتي دعا فيها الإيكاو إلى بدء العمل على وضع تنظيم عالمي شامل لتنفيذ وتشغيل أبراج المراقبة عن بعد. وأحاطت اللجنة علماً بأن برنامج عمل الإيكاو الحالي يتضمن بند خدمة الحركة الجوية عن بعد واتفقت على إحالة المسائل الواردة في ورقة العمل هذه على فريق الخبراء المعني بها، باستثناء اقتراح يقضي بإجراء حظر إلزامي لمفهوم العملية المترامنة، مشيرة إلى أن النظر في الموضوع يجب أن يأخذ بالاعتبار العوامل البشرية وإمكانية استخدام أحكام وتوجيهات قائمة على الأداء. وذكرت اللجنة بأن الملحق ١ - إجازة العاملين، يقدم تفصيلاً للمعارف والخبرات والمهارات اللازمة لتقييم المراقبة في المطارات. كما ذكرت اللجنة

أيضاً بأن النهج القائم على الأداء في مجال مراقبة الحركة الجوية يرد بالتفصيل في دليل تقييم وتدريب مراقبي الحركة الجوية القائم على الأداء (الوثيقة Doc 10056)، والذي تم تصميمه لضمان الامتثال لمتطلبات المعرفة والمهارة في هذا المجال. وأقرت اللجنة بأن أحكام الملحق الأول تنطبق بالضرورة على مراقبي المطارات حسب ما إذا كانت الخدمات تُسلم من مكان بعيد أم قريب.

٣٥-٣٤ ولفتت فرنسا انتباه اللجنة الفنية، بالنيابة عن الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، إلى أهمية التحقق من قدرة الطيران الحديث على الصمود في وجه أحداث طقس الفضاء ذات القوة الاستثنائية. وعرضت فرنسا تقديم مساهمة أولية للإيكافو في هذا الشأن.

— انتهى —