



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الفنية

البند ٣٣ من جدول الأعمال : المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

### الوثائق الرقمية للطائرة

(مقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة)

#### الموجز تنفيذي

عندما يتعلّق الأمر باستخدام التكنولوجيا المتاحة حالياً، نجد أن قطاع الطيران متأخر بخطوات كثيرة، ويرجع ذلك إلى طول عمليات الاعتماد، علاوة على العقلية المتمسكة بالطرق القديمة على الرغم من أن مواد الاتفاقية تفتح للمرونة باباً. ومع استحداث الحقيبة الإلكترونية للرحلات الجوية (EFB) في الطائرة، فقد تم نقل الوثائق من النسخ الورقية إلى النسخ الرقمية. وبالتالي تقليل الوزن المحمول على متن الطائرة إلى جانب الحفاظ على البيئة. ولا يزال حمل نسخة رقمية من بعض الوثائق مثل وثائق الطائرة المطلوبة أمراً لا يحظى بقبول واسع على الرغم من اعتماد دول عديدة لهذه الممارسة، ما يدفع بالتالي إلى الاضطرار إلى حمل النسختين، الورقية والرقمية من هذه الوثائق. ويستلزم نجاح التعديل ١٧٨ بشأن حمل وقبول رخصة الطيار الإلكترونية وجود وسيلة لتنفيذ وقبول مستندات الطائرات المطلوبة في شكل رقمي.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى أن:

أ) تأخذ علماً بالمعلومات المتضمنة في هذه الورقة؛

ب) تحت الإيكاو على إخطار الدول بأن تقبل النسخ الرقمية لوثائق الطائرات المطلوبة؛

ج) تحت الإيكاو على وضع إرشادات لحمل وقبول وثائق الطائرة المطلوبة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية.
الأثار المالية:	لا تتطوي ورقة العمل هذه على أي أثار مالية.
المراجع:	لا توجد

## ١ - المقدمة

١-١ تنص المادة ٢٩ من *اتفاقية الطيران المدني الدولي* (اتفاقية شيكاغو، Doc 7300) على أنه يجب على الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل وثائق مثل شهادة التسجيل وشهادة الصلاحية للطيران وتراخيص الطاقم. وقد أقرت الدول عالميا بضرورة حمل هذه الوثائق في شكل نسخ مطبوعة، إما كنسخ أصلية أو نسخ موثقة، واعتبرت ذلك قاعدة قياسية.

٢-١ أدى تطبيق الحقيبة الإلكترونية للرحلات الجوية إلى الانتقال من النسخ الورقية المطبوعة لمختلف الأوراق إلى النسخ الإلكترونية. الأمر الذي ينطوي على فوائد جمة، بما في ذلك الحد من استخدام الورق والمساهمة في الحفاظ على البيئة.

٣-١ وقد نقلت دول عديدة وثائق الطائرات إلى الحقيبة الإلكترونية للرحلات الجوية، وإن كان هناك تفاوت بين الدول فيما يتعلق باعتماد الوثائق الإلكترونية، وبسبب هذا التفاوت، لا يزال يجب الاحتفاظ على متن الطائرة بنسخ مطبوعة.

## ٢ - المناقشة

١-٢ نشرت كل من وكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA) وإدارة الطيران الاتحادية (FAA) إرشادات بشأن حمل وثائق الطائرة والتحقق منها والموافقة عليها، ما يدل على أن القبول الواسع النطاق لهذه الممارسة موجود ومطبّق بالفعل. فقط يبقى أن تعتمد الإيكاو هذه الممارسة كي تتمكن كل الدول من بدء تنفيذها وضمان قبولها على نطاق واسع.

٢-٢ ومع الاعتماد الجماعي للتكنولوجيا في القطاعات الصناعية، حري بقطاع الطيران أن يكون في طليعة التبني والتقدم التكنولوجيين. سواء كان الأمر يتعلق بإعداد قاعدة بيانات لسلطات الطيران المدني من أجل إدراج بياناتها أو أن تدير كل دولة بياناتها الخاصة بها مع ميزة السماح للدول الأخرى بالوصول إلى هذه البيانات والتحقق منها.

٣-٢ وفي مارس ٢٠٢٢، اعتمد مجلس الإيكاو تعديلات على الملاحق المتعلقة بالسلامة، وكان من بينها تعزيز الاعتراف بالوثائق الإلكترونية، وعلى وجه التحديد، تراخيص أطقم الطائرات، ووضع نموذج للتحقق من التراخيص من جانب الدول الأخرى.

## ٣ - الخلاصة والاستنتاج

١-٣ سيكون وضع الإيكاو لمجموعة من الإرشادات نقطة مثاليا للبدء في تشجيع الدول على حمل الوثائق الرقمية وقبولها.

٢-٣ ينبغي للإيكاو أن توفر إرشادات للأطراف المتعاقدة الأخرى تتعلق بقبول حمل الوثائق الرقمية للطائرات والتحقق منها نظرا لأن ذلك سيعجل من خطوات العملية تحقيقا للمزيد من التناغم والمقبولية بين الحكومات.