



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البند ٣٠ من جدول الأعمال

(مقدمة من رئيس اللجنة الفنية)

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق عن البند ٣٠ من جدول الأعمال. ويوصى باعتماد
القرارين ١/٣٠ و ٢/٣٠ في الجلسة العامة.

البند ٣٠ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

نظم الطائرات الموجهة عن بُعد (RPAS) وإدارة الحركة الجوية (ATM)

١-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/86، التي قدمتها فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). وقد دعت هذه الورقة الإيكاو إلى اتخاذ إجراءات في مجالي إدارة الحركة الجوية لنظم الطائرات غير المأهولة وعمليات الفضاء العلوي. ودعت الجمعية العمومية أيضاً إلى تشجيع الإيكاو على مواصلة دورها باعتبارها منتدى عالمي لتحسين التعاون والتآزر وتبادل أفضل الممارسات بشأن هذه المسائل. وطلبت الورقة أيضاً أن تعمل الإيكاو على تيسير قنوات الحوار بين الوافدين الجدد والدول والجهات المعنية، ودعت الدول أيضاً إلى استحداث لوائح تنظيمية وإجراءات بهدف إدماج الوافدين الجدد، وحثت المنظمة على مراجعة أحكام الإيكاو بهدف تلبية الاحتياجات في مجال إدارة الحركة الجوية لنظم الطائرات غير المأهولة وعمليات الفضاء العلوي.

٢-٣٠ وفي ضوء التأييد الذي حظت به ورقة العمل أثناء المناقشة، وافقت اللجنة على رفع القرار التالي إلى الجلسة العامة من أجل اعتماده.

القرار ١/٣٠: الوافدون الجدد

قرار الجمعية العمومية للإيكاو بشأن "الوافدين الجدد"

حيث إن ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن الدول الموقعة قد "اتفقت على مبادئ وأوضاع معينة تضمن للطيران المدني الدولي النهوض على نحو سليم ومنظم، ويحقق إنشاء خطوط جوية دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص للجميع وتشغيلها بطريقة اقتصادية وسليمة؛

وحيث إن الملحق الحادي عشر للاتفاقية يقتضي من الدول الأعضاء تحديد أجزاء المجال الجوي فوق أقاليمها التي ستقدم فيها خدمات الحركة الجوية وأن تتخذ، بعد ذلك، التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها؛

وإذ تقرّ بأن عبارة "الوافدين الجدد" تعني، لأغراض هذه الاتفاقية، عمليات الفضاء الجوي العلوي وإدارة حركة الطائرات غير المأهولة (UAS)؛

وإذ تقرّ أيضاً بوجود احتياج متزايد من جانب "الوافدين الجدد"، لتيسير عملياتهم ضمن إطار عالمي ومتسق، وبأن هناك تفاوتاً كبيراً في الأداء بين أنواع المركبات التي من المتوقع أن تسيّر من طرف هذه الفئة الجديدة من مستخدمي الفضاء الجوي؛

وإذ تسلّم بأن أحكام الإيكاو الحالية قد تحتاج إلى تعديل أو توسيع لنطاقها لدعم عمليات "الوافدين الجدد"؛

وإذ تسلّم كذلك بأن المبادرات الإقليمية والوطنية حققت تقدماً ملحوظاً بخصوص تيسير عمليات "الوافدين الجدد"؛

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدانمرك وأستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

وإذ تُذَكَّرُ بأن مفهوم الإيكاو التشغيلي لإدارة الحركة الجوية على الصعيد العالمي يفيد بأن المجال الجوي بأكمله ينبغي أن يمثل موردا قابلا للاستخدام وبأن أي تقييد لاستخدام أي حيز من المجال الجوي ينبغي أن يعتبر انتقاليا، وبأن المجال الجوي يرمته ينبغي أن يدار بمرونة؛

إن الجمعية العمومية :

١- تكلف الإيكاو باستعراض القواعد والتوصيات الدولية المتصلة بما يلي، في جملة أمور، منها قواعد الجو وخدمات الحركة الجوية ومنح الشهادات والترخيص والمسؤولية والبيئة، من أجل تعديلها أو توسيع نطاقها لتيسير عمليات الوافدين الجدد ضمن إطار عالمي متنسق مع مراعاة الممارسات والأطر الإقليمية؛

٢- تناشد الدول الأعضاء أن تقوم بترتيب لوائحها التنظيمية وإجراءاتها التي تحكم عمليات "الوافدين الجدد" وكذا الانتفاع المشترك من بعض المرافق والخدمات من جانب مستخدمي المجال الجوي، بما يبسر إدماج تلك العمليات دون المسّ بالسلامة والأمن ودون تحصيل أعباء لا داعي لها على البيئة ومعالجة الآثار البيئية على النحو الواجب وضمان، عند الاقتضاء، امتثال هذه العمليات الجديدة لأحكام الجو الواردة في الملحق الثاني - "قواعد الجو"؛

٣- تناشد الدول الأعضاء ضمان الاستخدام المشترك من جانب جميع الجهات المنتفعة بالمجال الجوي وبعض المرافق والخدمات بشكل لا يؤثر بشكل غير متناسب على انتظام العمليات المدنية والعسكرية وحمايتها للبيئة وكفاءتها؛

٤- تسلّم بدور الإيكاو كمنتدى دولي لتحسين التعاون والتآزر وتبادل أفضل الممارسات دعما للمبادرات الإقليمية، وأن تعد أنشطة المتابعة اللازمة بالاستناد إلى تلك المبادرات من خلال تشجيع مزيد من الحوار بين "الوافدين الجدد" والدول والجهات المعنية الحالية بالطيران، ومجموعة مستخدمي الفضاء وقطاع الطيران.

٣٠-٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/302، المقدمة من جانب الصين، والتي تتضمن معلومات عن مشروع تجريبي يتعلق بترخيص عمليات نُظُم الطائرات غير المأهولة المُؤرَّعة وما يرتبط بها من استراتيجية الترخيص، وشجعت الدول على تبادل المعلومات بشأن المستجدات في هذا الشأن. وقد أقرت اللجنة بأنه ينبغي النظر في هذا الموضوع كسبيل لتيسير إدماج نُظُم الطائرات غير المأهولة وأوصت بإبلاغ فرق الخبراء ذات الصلة بشأن نتائج المشروع التجريبي وأن ينظر مجلس الإيكاو في تحليل أولي للجدوى.

٣٠-٤ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A40-WP/281، المقدمة من جانب إندونيسيا، والتي تضمنت اللوائح التنظيمية والعمليات التي تطبقها إندونيسيا فيما يخص تشغيل نُظُم الطائرات غير المأهولة، ودعت إلى وضع إجراءات وإرشادات مفصلة لإجراء عمليات المراقبة ذات الصلة.

٣٠-٥ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A40-WP/353، المقدمة من جانب المملكة العربية السعودية، والتي طلبت إلى المنظمة الاضطلاع بأنشطة إضافية من أجل وضع إطار تنظيمي لإدارة حركة نُظُم الطائرات غير المأهولة.

٣٠-٦ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A40-WP/478، المقدمة من جانب الاتحاد الروسي، والتي دعت إلى وضع مواد إرشادية دولية بشأن استخدام نُظُم الطائرات غير المأهولة، بما في ذلك نُظُم الطائرات الموجهة عن بُعد، لإجراء اختبارات الطيران وفحص الأنظمة الأرضية لدعم الملاحة الجوية اللاسلكية وأنظمة إنارة المطارات.

٣٠-٧ وفيما يتعلق بالتأييد الكبير لورقات العمل A40-WP/281 و A40-WP/353 و A40-WP/478، ومع الإحاطة علماً بأن هذه الأنشطة ليست ممولة وقد لا يجري تنفيذها دون توافر موارد إضافية، أوصت اللجنة بأن يستعرض المجلس

المقترحات في ضوء الأولويات الحالية التي يتم تمويلها من خلال ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ ورهنًا بتوافر موارد من خارج الميزانية.

٣٠-٨ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A40-WP/209، المقدمة من جانب المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI). وأيدت اللجنة فحوى ورقة العمل التي أقرت بقيمة الأنشطة التي تضطلع بها الإيكاو من أجل وضع إطار عمل مشترك فيما يتعلق بإدارة حركة نُظم الطائرات غير المأهولة، وأوصت بحث الإيكاو على تسريع تنفيذ وتوسيع نطاق أعمالها الخاصة بإعداد إطار تنظيمي كامل لنظم الطائرات غير المأهولة وإدارة ملاحه نُظم الطائرات غير المأهولة.

٣٠-٩ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A40-WP/196، المقدمة من جانب المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحه الجوية المدنية (CANSO) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA). وقد أيدت اللجنة ورقة العمل مع التسليم بالمخاطر الأمنية الناجمة عن التواجد غير المصرح به لنظم الطائرات غير المأهولة على مقربة من الطائرات التجارية والمطارات، ولاحظت العرض المقدم من قطاع الطيران للمساعدة على صياغة المواد الإرشادية المناسبة. وأقرت اللجنة كذلك بملائمة الأنشطة الحالية التي تضطلع بها الإيكاو بغرض وضع أحكام وإرشادات. وفيما يتعلق بالموضوع الأعم والأشمل وهو دراسة الخيارات من أجل استقاء المعلومات من القطاع بشكل مباشر في سياق المداولات التي تجريها الإيكاو، أحاطت اللجنة علماً بأن اللجنة التنفيذية كانت تنتظر في مثل هذه المسائل بموجب البند ٢٦ من جدول الأعمال.

٣٠-١٠ وقُدمت ورقات معلومات من جانب كل من: البرازيل (A40-WP/198)، الهند (A40-WP/366)، إندونيسيا (A40-WP/280)، عمان (A40-WP/537)، بيرو بدعم من دول إقليم أمريكا الجنوبية التابع للإيكاو والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) (A40-WP/429)، رومانيا (A40-WP/518)، السعودية (A40-WP/223)، الولايات المتحدة (A40-WP/216)، وسنغافورة (A40-WP/457).

٣٠-١١ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A40-WP/356، المقدمة من جانب كوبا بتأييد من أوروبا وبليز وبوليفيا والبرازيل وكولومبيا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وجمهورية فنزويلا البوليفارية. وقد اقترحت الورقة أن تقوم الإيكاو بإنشاء قاعدة بيانات على الإنترنت للمعايير الفنية لمختلف طرازات الطائرات كي يستعين بها مقدمو خدمات الملاحه الجوية لأغراض المعالجة الآلية لبيانات خطط الطيران، واقترحت أيضاً تضمين هذه المعلومات في وثيقة الإيكاو (Doc 8643) - "رموز طرازات الطائرات". وأوصت اللجنة بأن ينظر مجلس الإيكاو في إدماج المعايير الفنية المعنية، وذلك رهنًا بالأولويات القائمة الممولة من خلال ميزانية السنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوفر موارد من خارج الميزانية.

٣٠-١٢ واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A40-WP/418، المقدمة من جانب من الجمهورية الدومينيكية، والتي تناولت فيها بالتفصيل تجربتها في التقليل من الأخطاء في خطط الطيران عن طريق تنفيذ إجراء إدارة وتقييم خطط الطيران قبل إرسالها إلى وحدة خدمة الحركة الجوية المعنية. وأحاطت اللجنة علماً بالنتائج الإيجابية التي تحققت وشجعت الدول الأخرى على النظر فيما يمكنها اتخاذه من تدابير لتقليل الخطأ في وضع خطط الطيران في إطار عمليات الطيران لديها، بما في ذلك البيئة التعاونية لمعلومات الرحلات الجوية وتدفقتها (FF-ICE).

٣٠-١٣ وقُدمت ورقات معلومات من جانب كل من: الصين (A40-WP/308 و A40-WP/309 و A40-WP/311 و A40-WP/312 و A40-WP/313 و A40-WP/314 و A40-WP/523)، الهند (A40-WP/222 و A40-WP/364 و A40-WP/367)، اليابان

^٣ بليز وبوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وأوروغواي وفينزويلا.

(A40-WP/481)، الاتحاد الروسي (A40-WP/422)، جنوب أفريقيا (A40-WP/116)، الإمارات العربية المتحدة (A40-WP/151) و (A40-WP/152)، الولايات المتحدة (A40-WP/217)، فنزويلا (A40-WP/431)، والدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا^٤) (A40-WP/68 و A40-WP/75 و A40-WP/76).

عمليات المطارات والبنى الأساسية بها

٣٠-١٤ نظرت اللجنة في ورقات العمل A40-WP/82 و A40-WP/352 و A40-WP/188، التي تتناول المسائل ذات الصلة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع، مع التركيز بشكل خاص على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS). أما ورقة العمل A40-WP/82، المقدمة من جانب فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي^٥ والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٦، واليوروكنترول، فقد تناولت مسألة تطوّر نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وما يرتبط بها من تهديدات ومواطن ضعف، مع التركيز بشكل خاص على نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع القائمة على الأقمار الصناعية. واقتُرحت سلسلة من الإجراءات تهدف إلى زيادة مقاومة هذه النُظُم للتشويش من خلال اتباع نهج شمولي على الصعيد العالمي. وأشارت ورقة العمل A40-WP/352، التي قدمتها المملكة العربية السعودية، إلى الحاجة إلى حماية إشارات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية من التداخل الضار وتدهور الأداء من خلال تطبيق تدابير تنظيمية وفنية. أما ورقة العمل A40-WP/188، التي قدمها كل من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، فقد دعت إلى اتخاذ تدابير لإدارة وتقليل التأثير الناجم عن التداخل الضار على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، حيث يمكن أن يؤثر سلباً على سلامة وكفاءة الطائرات وعمليات وإدارة الحركة الجوية.

٣٠-١٥ وأحاطت اللجنة علماً بالغرض المشترك لورقات العمل الثلاث التي تقترح أن تقوم الدول والإيكاو باتخاذ إجراءات لتقوية نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع والتخفيف من حدة التداخل الضار على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بالتنسيق مع قطاع الطيران. ووافقت اللجنة على المقترحات وأوصت بأن يتخذ المجلس إجراءات عاجلة بشأن التدابير الرامية إلى القضاء على التداخل الضار على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS). ولوحظ أن الإجراءات المنوط بالإيكاو اتخاذها تقع ضمن نطاق برنامج العمل الحالي.

٣٠-١٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/208، المقدمة من جانب الإمارات العربية المتحدة، والتي أكدت على أن الطيران المدني صار يعتمد بشكل متزايد على شبكات السوائل المتنقلة، واقتُرحت أن تنتظر الإيكاو في وضع حل دولي بشأن تنظيم مقدمي الخدمات القائمة على الأقمار الصناعية المتنقلة القائمين على تقديم خدمات تتعلق بسلامة الطيران المدني. ومع الإحاطة علماً بأن هذه الأنشطة ليست ممولة وقد لا يجري تنفيذها دون توافر موارد إضافية، أوصت اللجنة بأن يقوم المجلس باستعراض الاقتراح في ضوء الأولويات الحالية التي يتم تمويلها من خلال ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ ورهنها بتوافر موارد من خارج الميزانية.

٣٠-١٧ وقُدمت ورقات معلومات من جانب كل من: الهند (A40-WP/362 و A40-WP/365) والاتحاد الروسي (A40-WP/270 Revision No. 1) ومصر (A40-WP/382).

٣٠-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/94، المقدمة من جانب إندونيسيا وكندا، والتي تضمنت مشروع قرار للجمعية العمومية بشأن الحاجة إلى وضع قواعد وتوصيات دولية تتناول تصميم المطارات العائمة وترخيصها وإدارتها وسلامتها

^٤ بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

^٥ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وتشيكيا والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا ولبنانيا ولكسمبورج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٦ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

وتشغيلها وشروط الإبلاغ عنها. ولدى استعراض الورقة أعربت اللجنة عن تأييدها لفحوى القرار ووافقت على تقديم القرار التالي للجلسة العامة من أجل اعتماده.

القرار ٢/٣٠: الأحكام العالمية الخاصة بتصميم وترخيص وعمليات المطارات العائمة

إذ تُقرّ الجمعية العمومية أنه بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥، كُلفت الأمانة العامة بالنظر في الاحتياجات والمواصفات الخاصة بالدول الأقل نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية التي تم تحديدها في إطار الأمم المتحدة، لدى تنسيق برامج المساعدة وتحديد أولوياتها وتسييرها وتنفيذها بغية تعزيز نظم النقل الجوي لديها؛

وإذ تُقرّ بالحاجة إلى دعم الدول بمدّها بأحكام عالمية مرتبطة بالمناطق التي لا يمكن الوصول إليها إلا بواسطة عمليات الطائرات المائية، وذلك من أجل تحسين السلامة والتشجيع على إقامة قطاع صلب للطيران المدني الذي من شأنه أن يبرّج للنقد الاجتماعي والاقتصادي ويحافظ عليه من خلال إتاحة السياحة المسؤولة، التي تشكل، على سبيل المثال، أحد المحركات الأساسية للاقتصاد؛

وإذ تُضع في اعتبارها الحاجة إلى نشر الأحكام العالمية المحددة خصيصاً لمعالجة تصميم وترخيص وتشغيل المطارات العائمة لعمليات الطائرات المائية بحيث يتم الوفاء باحتياجات جميع الدول الأعضاء لنظام نقل جوي مأمون ومنظم وفعال واقتصادي؛

إن الجمعية العمومية:

تطلب من المجلس، في حدود الميزانية المخصصة الحالية وكمسألة ذات أولوية، أن يستعرض القواعد والتوصيات الدولية الحالية المرتبطة بالمطارات وأن يستحدث ما يلزم من القواعد والتوصيات الدولية في ملاحق الاتفاقية، وذلك من أجل معالجة مسائل تصميم وترخيص وإدارة وسلامة وشروط الإبلاغ الخاصة بعمليات المطارات العائمة.

٣٠-١٩ ولدى استعراض ورقة العمل A40-WP/262، التي قدمتها إندونيسيا، بشأن وضع قواعد قياسية للمطارات الصغيرة في المناطق الجبلية، أحاطت اللجنة علماً بأن الملحق الرابع عشر "تصميم وتشغيل المطارات" يشمل حالياً أحكاماً تتعلق بتصميم المطارات الصغيرة. وعلاوة على ذلك، تضمنت وثيقة الإيكاو "دليل ستولبورت" (Doc 9150) إرشادات بشأن تخطيط وإنشاء مثل هذه المطارات. ووافقت اللجنة على أن تُوصي الإيكاو بإجراء استعراض للإرشادات الواردة في الوثيقة Doc 9150 بهدف تحديث المواد، مع مراعاة الأولويات الحالية التي يتم تمويلها من خلال ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ ورهنًا بتوافر موارد من خارج الميزانية.

٣٠-٢٠ وقُدمت ورقات معلومات من جانب كل من: بنغلاديش (A40-WP/504)، البرازيل (A40-WP/535)، الصين (A40-WP/298 و A40-WP/331)، مصر (A40-WP/329 و A40-WP/443)، الهند (A40-WP/128 و A40-WP/224)، إيران (A40-WP/455 و A40-WP/458)، جمهورية كوريا (A40-WP/514) والمملكة العربية السعودية (A40-WP/456).

٣٠-٢١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/396، المقدمة من جانب الاتحاد الروسي، والتي طالبت بتأييد ترشيح المجموعة المؤلفة من الصين والاتحاد الروسي لتكون مركز أحوال الطقس الرابع عالمياً لأغراض الملاحة الجوية الدولية وأحاطت اللجنة علماً بقيام دولتين بتقديم طلب رسمي إلى الإيكاو، وأنه من المتوقع أن ينظر مجلس الإيكاو في هذا الطلب في مستهل عام ٢٠٢٠.

٣٠-٢٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/201، المقدمة من جانب المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO)، والتي تضمنت معلومات عن أنشطة العمل المكثفة الجارية في مجالات الأرصاد الجوية للطيران التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية، وذلك دعماً للخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) وحزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) المرتبطة بها. وقد تضمن ذلك العمل المتعلق بالتهديدات على سلامة الطيران

بسبب أحوال الطقس/ الأرصاد الجوية المناوئة وسيناريو المناخ المتغير، كما تم تسليط الضوء على المخاوف بشأن تناقص الخبراء/الموارد الفنية في مجال الأرصاد الجوية للطيران. وأكدت اللجنة على أهمية توافر الموارد الفنية الملائمة في مجال الأرصاد الجوية للطيران من أجل استدامة وتعزيز أنشطة دعم وضع القواعد القياسية وتنفيذها، إضافةً إلى ترتيبات العمل بين الإيكاو والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية. ووافقت اللجنة على ضرورة حث الدول على إتاحة ما يلزم الإيكاو من خبراء مختصين في مجال الأرصاد الجوية للطيران.

٢٣-٣٠ وقُدمت ورقات معلومات من جانب كل من: الصين (A40-WP/336 و A40-WP/341) وجنوب أفريقيا (A40-WP/118) والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية (A40-WP/202).

عمليات الطيران

٢٤-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/108، المقدّمة من فنلندا بالنيابة عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي،^٧ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٨ ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكنترول) برعاية مشتركة من نيوزيلندا، بشأن الرقابة "التعاونية". وقد أقرت اللجنة الجوانب المعقّدة للرقابة التعاونية نظراً لتزايد عدد العمليات عبر الحدود ونماذج الأعمال الجديدة والتطورات التكنولوجية وحثت الدول على توطيد أو اصر التعاون لضمان المراقبة الفعالة للعمليات عبر الحدود. ووافقت اللجنة على أنه يتعين على الإيكاو الشروع في الأعمال الرامية إلى تناول التحديات التي شكلتها هذه الممارسات بالنسبة للدول وتقديم تقرير في هذا الشأن إلى المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة، من أجل المضي في النظر فيه. وفي هذا المضمار ورهناً بالأولويات الحالية الممولة من خلال ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوفر موارد إضافية خارجة عن الميزانية، وأوصت اللجنة بأن تقوم الإيكاو بما يلي:

(أ) إعداد فهم مشترك للرقابة التعاونية كسبيل للتمكن من الرقابة المتكاملة عبر الحدود، وخاصة في سياق الابتكارات التقنية الجديدة ونماذج التشغيل عبر الحدود، والتي ينبغي أن تتناول أيضاً تبادل أو إعادة إسناد المسؤوليات فيما بين الدول المعنية؛

(ب) تيسير تنفيذ الرقابة القائمة على المخاطر كدعم لإدارة مخاطر السلامة من خلال إعداد مجموعة أدوات بشأن الرقابة التعاونية؛

(ج) تكليف أفرقة الخبراء ذات الصلة باستعراض القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأدوار ومسؤوليات دولة المشغل ودولة السجل من أجل تحديد ما إذا كانت توجد عوائق أمام الرقابة التعاونية، وتناول تلك العوائق المحددة/ مع مراعاة العمليات وفق أو بدون الاتفاق الوارد بالمادة ٣٨ مكرراً.

٢٥-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/117، المقدّمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، المتعلقة بمراقبة عمليات المشغلين الأجانب. وأقرت اللجنة بتباين ممارسات اعتماد المشغلين الأجانب في الدول المختلفة واتفقت على أنه ينبغي للإيكاو أن تشجع الدول على توحيد العمليات بما يتمشى مع متطلبات الجزء الأول - "النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات" من الملحق السادس - "تشغيل الطائرات"، والإرشادات الواردة في "دليل إجراءات التفتيش على العمليات وإصدار الشهادات

^٧ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وتشيكيا والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٨ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

والمراقبة المستمرة" (Doc 8335). وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الذي قامت به الإيكاو بدعم من الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) لإعداد أداة خاصة بطلبات المشغلين الأجانب (FOAT) التي من شأنها أن تسهم في توحيد وتنسيق طلبات المشغلين الأجانب، ودعت الدول المهتمة للمشاركة في المشروع.

٢٦-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/124، المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، بشأن اقتراح استعراض المواد الإرشادية ومواصلة إعدادها بهدف مواصلة عمليات المصادقة على تراخيص الموظفين أو تحويلها. وأوصت اللجنة بأن يستعرض المجلس المقترحات المتعلقة بالأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٢-٢٠٢٠ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٢٧-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/121، التي قدمتها دولة الإمارات العربية المتحدة، والمتعلقة باستيراد وتصميم وترخيص الطائرات وورقة العمل A40-WP/200، التي قدمتها الولايات المتحدة، والتي تدعو الجمعية العمومية إلى الإقرار بأهمية ضمان دقة وحدثة المعلومات الواردة في شبكة معلومات الإنترنت الخاصة بالصلاحية للطيران. وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الجاري لتيسير استيراد وتصميم وترخيص الطائرات وافقت على مواصلة العمل. وأقرت اللجنة بأعمال الإيكاو الجارية لضمان حداثة معلومات الإنترنت الخاصة بالصلاحية للطيران وأوصت بإعداد سؤال بروتوكول لضمان التحديث في الوقت المناسب لمعلومات الدول بشأن الصلاحية للطيران. وأوصت اللجنة أيضاً بأن يقوم فريق الخبراء المناسب بمراجعة الإجراء المقترح لتيسير تنسيق إجراءات ومواصفات ترخيص دولة التصميم، رهناً بالأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٢-٢٠٢٠ وتوفر الموارد من خارج الميزانية.

٢٨-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/232، المقدمة من أستراليا بمشاركة المديف ونيوزيلندا وجنوب أفريقيا بشأن الحاجة إلى تحسين التنفيذ العالمي لأحكام الملحق السادس المتعلقة بمتبع الطائرات والملحق الثاني عشر - البحث والإقناد، وورقة العمل A40-WP/360، المقدمة من الاتحاد الروسي، المعرب فيهما عن القلق إزاء سرعة اقتراب تاريخ وجوب تطبيق القواعد القياسية بشأن موقع الطائرة المستغيثة الواردة في الجزء الأول من الملحق السادس. وأحاطت اللجنة علماً بأن العمل جارٍ على وضع إجراءات عالمية متكاملة تتعلق بالنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS) لخدمات الملاحة الجوية (PANS) وأن الإيكاو تقوم حالياً بوضع أدوات الدعم، بما في ذلك قاعدة بيانات لمواقع الطائرات المستغيثة، للسماح بالعمل وفقاً لتاريخ وجوب تطبيق القواعد القياسية الواردة في الملحق السادس في عام ٢٠٢١. وأخذت اللجنة علماً بالشواغل التي أعرب عنها المصنعون في مجال الفضاء إزاء ذلك التاريخ. وفي حين كان هناك دعم للإبقاء على تاريخ وجوب تطبيق هذه القواعد القياسية، إلا أن اللجنة أوصت بأن يُطلب من الإيكاو إجراء دراسة استقصائية لتحديد استعداد الدول وقطاع الطيران للوفاء بتاريخ التطبيق لكي يتسنى تحديد أي مسائل قد تنشأ بشأن مهل التنفيذ الزمنية.

٢٩-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقتي العمل A40-WP/307 وA40-WP/358، المقدمتين من الاتحاد الروسي، واللتين يُقترح فيهما تشكيل فريق من الخبراء لوضع جدول خاص بالإيكاو لتقييم كفاءة التعابير الاصطلاحية للهاتف اللاسلكي، واستئناف العمل بشأن تحديد مستوى كفاءة اللغة الإنجليزية المطلوب كتابة ونطقاً لأفراد طواقم الطيران والفنيين. وأحاطت اللجنة علماً بالتنفيذ العالمي الفعال لشروط الكفاءة اللغوية، والذي تجاوز ٨٥ في المائة، وكذلك أنشطة الإيكاو لزيادة دعم الدول في وضع اختبارات رفيعة المستوى للكفاءة اللغوية. ولاحظت اللجنة أيضاً أن الحاجة إلى التواصل بشأن المواضيع المشتركة والملموسة والمتصلة بالعمل بدقة ووضوح تنطبق على كل من التعابير الاصطلاحية واللغة البسيطة، وأن هناك حاجة إلى مزيد من التفتيح لأفضل السبل لتناول متطلبات الكفاءة المكتوبة باللغة الإنجليزية. وأوصت اللجنة بأن يستعرض المجلس المقترحات مع مراعاة الأنشطة الجارية في المكاتب الإقليمية، وتبعاً للأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٢-٢٠٢٠ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٣٠-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/257، المقدمة من كندا، والتي قدمت استراتيجيتها للحد من هجمات الليزر على الطائرات من خلال مزيج من قوانين الحظر وتعزيز الإنفاذ وزيادة التثقيف. وأحاطت اللجنة علماً بنجاح هذه الاستراتيجية ودعمت الجهود المبذولة لتبادل أفضل الممارسات والمعلومات بشأن فعالية هذه الاستراتيجيات مع الدول الأعضاء الأخرى. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بتحذير خاص بالسلامة تابع للمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الشرق الأوسط - (12 - RSA/12) بشأن هذا الموضوع.

٣١-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/303، التي قدمتها الصين، والتي اقترحت فيها مراجعة معدلات توقف المحركات أثناء الطيران (IFSD) المستخدمة في عمليات تحويل المسار الممتدة زمنياً (EDTO). وأيدت اللجنة الاقتراح الذي يدعو إلى قيام مجموعة من الخبراء بمشاركة من جانب قطاع الطيران بالبدء في استعراض توقف المحركات أثناء الطيران وتحديد ماهية الإجراءات المطلوبة، فيما بعد وسيتمين أن تستند أي الاستنتاجات لمثل هذا الاستعراض على بيانات داعمة، مع مراعاة الممارسات الحالية لتجنب العواقب غير المقصودة. وفي هذا الصدد، أوصت اللجنة بأن يُطلب من المجلس استعراض الإجراء المقترح فيما يتعلق بالأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٣٢-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/271، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحاد صناعات الطيران والفضاء، واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، والتي أبرزت معدل الحوادث المرتفع لعمليات الطائرات التوربينية المروحية على المستوى الإقليمي مقارنة بعمليات الطائرات النفاثة ودعت الإيكاو إلى تحديد أولويات العمل المتعلقة بسلامة الطائرات التوربينية المروحية. وأيدت اللجنة الاقتراح الداعي إلى إجراء مزيد من التحليل للبيانات المتاحة لتحديد العمل في المستقبل في المجالات التي يكون لها التأثير الأكبر على سلامة الطيران، ورحبت بدعم الصناعة للقيام بهذا العمل. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بالفوائد التي تعود على هذه العمليات من زيادة تنفيذ عمليات الاقتراب الموجهة عمودياً وذكرت بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١١ الذي حث الدول على تنفيذ عمليات الاقتراب بالملاحه القائمة على الأداء (PBN) على جميع المدارج الدولية بحلول عام ٢٠١٦.

٣٣-٣٠ وقُدمت ورقات معلومات من قبل: البرازيل (A40-WP/538) والصين (A40-WP/263 و A40-WP/299) وفنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ويوروكوتنرول (A40-WP/83) وإندونيسيا (A40-WP/436) وإيران (A40-WP/453 و A40-WP/454) وباكستان (A40-WP/402) وجمهورية كوريا (A40-WP/376 و A40-WP/515 و A40-WP/516) والمملكة العربية السعودية (A40-WP/456) وجنوب أفريقيا (A40-WP/345) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحاد صناعات الطيران والفضاء (A40-WP/93) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (A40-WP/426).

الكفاءات والمسائل الطبية

٣٤-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/296، المقدمة من الولايات المتحدة وكندا وبيرو وترينيداد وتوباغو، والتي أبرزت أهمية الإيكاو والدول وقطاع الطيران الذين يعملون معاً لمواصلة دراسة الاعتماد الآلي، مع النظر في السياق الأوسع للتدريب القائم على الكفاءات، وفي العمل السابق الذي اضطلعت به الإيكاو بشأن التدريب على تجنب فقدان السيطرة واستردادها (LOCART) وتنفيذه، وأخذت علماً بالدعم القوي لتشكيل مجموعة خبراء لهذا الغرض. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي إجراء استعراض لتحديد سبل التخفيف الممكنة للحد من الاعتماد على التشغيل الآلي وكيفية معالجتها على المستويين العالمي والإقليمي وبالتالي إدخال التعديلات على القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق الأول "إجازة العاملين" والملحق السادس

"تشغيل الطائرات". وأوصت اللجنة بأن يُطلب من المجلس استعراض الإجراءات المقترحة فيما يتعلق بالأولويات الحالية الممولة من خلال ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد الخارجة عن الميزانية.

٣٥-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/122، المقدمة من كندا وسنغافورة والولايات المتحدة وبدعم من مؤسسة سلامة الطيران (FSF) واتحاد النقل الدولي الجوي، حول نهج متعدد الجوانب لتعزيز تدريب وكفاءة الطيارين خلال فترة يُتوقع أن تشهد المزيد من النمو والتعقيد. واتفقت اللجنة على أنه لمواصله تحسين أداء السلامة في هذه الصناعة فإن اتباع نهج عملي يعتمد على البيانات في تدريب الطيارين يعد أمراً ضروريا نظرا للنمو العالمي في الطيران التجاري. وأوصت اللجنة بأن تتبنى الإيكاو والدول والصناعة أساليب التدريب والتقييم القائمة على الكفاءة أو الأدلة، وأن تتحلّى بالمرونة في تبنيها من أجل استهداف المخاطر الحقيقية وضمان مستوى أداء تدريجي ومرص.

٣٦-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/105، التي قدمها الاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)، بشأن استحداث "مسار" جديد للعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (ATSEPs) لتوفير القدرة الفنية والإدارية لهؤلاء العاملين لمواجهة التهديدات الإلكترونية في نظم المعلومات والبنى الأساسية للاتصالات والملاحة والاستطلاع. وأخذت اللجنة علماً بأن الإيكاو لا تحدد "المسارات" بوصفها أي أدوار تقوم بها الوظائف في أوساط الطيران. وذكرت اللجنة بأنه يمكن تكييف الإطار العام في وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب" (PANS-TRG, Doc 9868) والإرشادات المرتبطة بذلك في "دليل التدريب والتقييم على أساس الكفاءة للعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية" (Doc 10057) عن طريق معاهد التدريب لدمج عناصر التدريب المحددة، مثل الأمن الإلكتروني، وأنه يمكن النظر في توجيهات محددة بشأن التدريب على الأمن الإلكتروني للحصول على التحديثات المستقبلية للوثيقة Doc 10057.

٣٧-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/256، المقدمة من كندا، والتي دعت الإيكاو إلى معالجة اضطرابات الصحة العقلية وتعاطي المخدرات عن طريق تعزيز الوعي والتنقيف، وإدراجها في خطة عمل فريق خبراء مناسب. ودعت ورقة العمل A40-WP/125، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة الإيكاو إلى أن تكون استباقية فيما يتعلق بتنقيف حاملي التراخيص بشأن استخدام الأدوية والكحول، وأن تجري مسحا وتحليلا عالميين حول قدرة الدول على فهم مشاكل استخدام المواد ذات التأثير النفساني والتغلب عليها، ووضع إطار لتبادل البيانات والمعلومات الطبية بين الدول. ودعت أيضا ورقة العمل A40-WP/123، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة إلى الاعتراف بانقطاع التنفس أثناء النوم (OSA) كمسألة طبية ناشئة ووضع مواد إرشادية لإذكاء الوعي والتنقيف والكشف عن انقطاع التنفس أثناء النوم. ولاحظت اللجنة أن التوعية وتعزيز الصحة فيما يتعلق بتوقف التنفس أثناء النوم، والصحة العقلية واضطرابات تعاطي المخدرات قد تم تناولها في الملحق الأول - "إجازة العاملين" والمبادئ التوجيهية ذات الصلة بها، بما في ذلك "دليل طب الطيران المدني" (Doc 8984) و"اللياقة البدنية للطيران" - وهو منشور مشترك بين الإيكاو والآياتا والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية. وإن هذه الوثائق متوافقة مع أحكام إدارة السلامة الواردة في الملحق التاسع عشر. واتفقت اللجنة على أن محتويات ورقات العمل ينبغي أن تحال إلى أفرقة الخبراء المناسبة التي تضطلع بمسارات العمل بشأن هذه المواضيع، مع إيلاء الاعتبار الواجب للإطار القانوني لحماية المعلومات الطبية. كما وافقت اللجنة على تبادل المعلومات وأفضل الممارسات بين الدول.

٣٨-٣٠ وقُدمت ورقات معلومات من: البرازيل (A40-WP/540) والصين (A40-WP/300) وإندونيسيا (A40-WP/553) واليابان (A40-WP/445 و A40-WP / 446) والإمارات العربية المتحدة (A40-WP/169).

إدارة السلامة

٣٠-٣٩ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/143، التي قدمتها قطر، والتي طلبت فيها من الإيكاو إعداد مسح لثقافة السلامة، بما في ذلك المجموعة الكاملة من المعلومات اللازمة لنشرها، ودعوة المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) لإجراء هذا المسح مع تضمين تحليل النتائج في كل تقرير سنوي للمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية للإبلاغ عن أي دعم مطلوب للمجالات التي تتطلب المزيد من الاهتمام. وقد أثبتت بعض الشواغل إزاء كيفية استيعاب ثقافة السلامة وتفسيرها بوسائل شتى وكذلك الاختلافات في الأطر القانونية بخصوص حماية بيانات السلامة ومقدمي البلاغات، والحاجة إلى النظر في ذلك قبل فرض وسائل مشتركة لتقييم ثقافة السلامة كأساس لوضع مقياس مشترك. وأوصت اللجنة بأن يستعرض المجلس الاقتراحات، بما في ذلك الشواغل المثارة، والمتعلقة بالأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ ورهنا بتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٣٠-٤٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/98، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، والتي اقترحت تعزيز أحكام الإيكاو لتوطيد الروابط بين أنشطة التحقيق في الحوادث والوقائع وبرنامج السلامة الوطني (SSP) وأكدت على الحاجة إلى تحسين أسئلة بروتوكول البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة المتعلقة ببرنامج السلامة الوطني. واتفقت اللجنة على التوصية بضرورة إطلاع أفرقة الخبراء المناسبة على محتويات ورقة العمل A40-WP/98.

٣٠-٤١ وقدمت كندا ورقة العمل A40-WP/258 وقامت بتتقيق نطاق الورقة لإدراج المنظمات المسؤولة عن تصميم الطراز وشركة تصنيع "الطائرات" وكذلك المحركات والمركبات المروحية. واقترحت الورقة تأجيل تاريخ ٢٠١٩/١١/٧ كموعداً لوجوب تطبيق التعديل الأول للملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" المتعلق بتنفيذ نظم إدارة السلامة (SMS) من قبل المنظمات المسؤولة عن تصميم وتصنيع المحركات والمراوح. ولاحظت اللجنة أنه عند اعتماد قاعدة قياسية من قبل المجلس وتجاوز تاريخ سريانه (أي التاريخ الذي يمكن فيه للدول تسجيل اعتراضها وفقاً للمادة ٩٠ من اتفاقية شيكاغو)، تصبح القاعدة القياسية سارية المفعول. وبما أن التعديل الأول على الملحق التاسع عشر قد أصبح سارياً في ٢٠١٦/٧/١١، فإن أي اقتراح بتأجيل تاريخ وجوب التطبيق سيخضع للإجراءات المقررة لتعديل القواعد القياسية. ولاحظت اللجنة أيضاً أن القاعدة القياسية الخاصة بالمؤسسات المسؤولة عن تصميم الطراز أو تصنيع الطائرات لتنفيذ نظام إدارة السلامة قد أصبح سارياً في ٢٠١٣/١١/١٤؛ وفي حالة عدم وجود نظام لإدارة السلامة لدى مؤسسة تصميم وتصنيع المحرك و/أو المروحية، فسيتم بالضرورة تضمين المحرك و/أو المروحية في نطاق نظام إدارة السلامة للمؤسسة المسؤولة عن تصميم وتصنيع الطائرة. وتم تذكير الدول بالتزامها بموجب المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو بإخطار الإيكاو بالاختلافات إذا وجدت أنه من غير العملي الامتثال أو غير قادرة بخلاف ذلك على جعل لوائحها الخاصة متوافقة مع التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر بحلول ٢٠١٩/١١/٧. وتم الإعراب عن الشواغل من أن التأخير في وجوب تطبيق التعديل بالنسبة لهذه المؤسسات يمكن أن يؤثر سلباً على فعالية تنفيذ إدارة السلامة عموماً وأن الإيكاو ينبغي أن تركز على إعداد الأسئلة البروتوكول الجيدة المرتبطة ببرنامج السلامة الوطني في إطار البرنامج العالمي لمراقبة تدقيق السلامة والبدء في تقييمات أسئلة البروتوكول هذه في أقرب وقت ممكن. وبالنظر إلى أن عدداً قليلاً من الدول أبدى تأييده لورقة العمل، فقد قررت اللجنة عدم التوصية بتأجيل موعد وجوب التطبيق المعني.

٣٠-٤٢ وقدمت الدول التالية ورفقات معلومات: البرازيل (A40-WP/539)؛ والجمهورية الدومينيكية (A40-WP/370)؛ واليابان (A40-WP/502)؛ ونيكاراغوا (A40-WP/70)، والتتقيق رقم (١)؛ وقطر (A40 WP/146).

التحقيق في الحوادث والمسائل المتعلقة بالمجال الجوي

٤٣-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة المعلومات A40-WP/398، المقدمة من الأرجنتين، والتي أبرزت أهمية رصد الإجراءات الخاصة بمتابعة توصيات السلامة. كما طلبت إلى المجلس أن ينشر البرامج والإجراءات الخاصة بمتابعة توصيات السلامة من خلال نشر البرامج الحالية التي جرى إعدادها في بعض الدول، وطلبت إلى الإيكاو إيجاد آلية للمساهمة بالتمويل لدعم تطوير هذه البرامج في الدول. ووافقت اللجنة على التوصية بإحالة الاقتراح إلى المجلس لمواصلة النظر فيه، مع الاعتراف بأن البرامج والإجراءات الحالية المتعلقة بمتابعة توصيات السلامة يمكن إتاحتها على موقع شبكي يتبع للإيكاو لكي تستخدمه الدول التي يعوزها مثل هذه البرامج.

٤٤-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/416، المقدمة من الأرجنتين، والتي تناولت الرصد النفسي والبدني في مرحلة ما بعد العمل الميداني لمحققي حوادث الطائرات عندما يتعرضون للعديد من العوامل الضارة أو الأخطار. ولاحظت اللجنة أن الكتاب الدوري رقم ٣١٥ - المخاطر المتعلقة بمواقع حوادث الطائرات، الذي يتضمن مبادئ توجيهية بشأن إدارة مخاطر الصحة المهنية في التحقيق في حوادث الطائرات، غير أن ذلك لا يتناول الرصد النفسي والبدني للمحققين. ووافقت اللجنة على إحالة إنشاء برنامج للرصد النفسي والبدني للمحققين إلى المجلس لمواصلة النظر فيه، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من الميزانية وتوافر الموارد من خارج الميزانية. كما شجعت اللجنة الدول التي أنشأت مثل هذه البرامج على توفير المعلومات في الوقت المناسب عن تنفيذها وشجعت الدول على دعم المجموعات الإقليمية لسلامة الجوية في المداولات حول إنشاء برنامج للرصد النفسي البدني للمحققين.

٤٥-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/347 وتصويبها رقم ١، المقدمين من ترينيداد وتوباغو بدعم من أنتيغوا وبربودا، ودومينيكا، وغرينادا، وجامايكا، وسانت كيتس ونيفيس، وسانت لوسيا، وسانت فنسنت، وجزر غرينادين^٩، اللذين تناولوا التحديات التي تواجهها بعض الدول في الامتثال لأحكام التحقيق الواردة في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. واقترحت الورقة أن يقوم مجموعة الخبراء باستعراض العملية المستخدمة للتدقيق في مدى امتثال الدول للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق الثالث عشر ودليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (Doc 9756)؛ وأوصت بإعادة هيكلة الملحق الثالث عشر والمبادئ التوجيهية المرتبطة به حتى يتسنى تمييز متطلبات الامتثال بين الدول الأقل نمواً والدول التي لديها صناعات طيران متطورة، وذلك من خلال مجموعة مختلفة من أسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP). وأحاطت اللجنة علماً بأن نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية يلتزم بمبادئ العالمية، ويطبق نهجاً منتظماً ومتسقاً وموضوعياً عند القيام بأنشطته بما يسمح للبرنامج برصد جميع الدول الأعضاء في الإيكاو بطريقة قياسية وموحدة.

٤٦-٣٠ وأشارت اللجنة إلى أن النتائج التي توصل إليها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تشير إلى أن بعض الدول لم تكن قادرة على تنفيذ نظام تحقيق فعال بسبب نقص الموارد البشرية والمالية إلى جانب الافتقار إلى التشريعات واللوائح المناسبة. كما تم التذكير بأن بوسع نظام تحقيق إقليمي أن يحقق وفورات كبيرة من خلال السماح بتقاسم الموارد المطلوبة. ولهذا الغرض، نشرت الإيكاو مبادئ توجيهية شاملة بشأن أنظمة التحقيق الإقليمية في الوثيقة Doc 9946، دليل منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، وأدخلت في الملحق الثالث عشر في عام ٢٠١٠ أحكاماً بشأن تفويض التحقيق إلى دولة أخرى أو إلى منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO). كما دُكرت اللجنة بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢ - البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية يوصي بأن تتعاون

^٩ كما دعمته الدول غير الأعضاء التالية: أنغويلا، وجزر فيرجين البريطانية، وغوادلوب، ومارتينيك.

الدول في التحقيق في الحوادث، وأن تقدم الدول والمنظمات الإقليمية المعنية بالتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO) المساعدة. وفي ضوء ما سبق ذكره، أقرت اللجنة بالتحديات التي تواجهها بعض الدول في الوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالتحقيق ودعت تلك الدول إلى النظر في إنشاء آليات التعاون الأخرى لإجراء التحقيقات كحل بديل للمنظمات الإقليمية المعنية بالتحقيق في الحوادث والوقائع.

٤٧-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/96، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، والتي طلبت من الإيكاو أن تقوم بإنشاء واستضافة مستودع بيانات للعوامل المتعلقة بالإنسان والمنظمات، مما يتم جمعه من التحقيقات في الحوادث والوقائع، ومن تطبيق نُهج إدارة المخاطر. وسيكون الهدف من هذا النوع من مستودعات البيانات هو تيسير الخدمات الاستشارية للدول الأقل حظوةً من حيث الموارد. ولاحظت اللجنة الحاجة إلى احترام أحكام الحماية الواردة في الملحق التاسع عشر وأحاطت علماً بالموقع الشبكي العام القائم حالياً لتنفيذ إدارة السلامة (SMI) والمكتبة الإلكترونية للإيكاو بشأن التقارير الختامية التي تتضمن نحو ٢٠٠٠ تقرير والمعلومات التي تقدمتها الجمعية الدولية لمحقي السلامة الجوية (ISASI) لمحقي السلامة الجوية وأوصت بأن يستعرض المجلس المقترحات المتعلقة بالأولويات الحالية الممولة من خلال ميزانية ٢٠٢٠ - ٢٠٢٢.

٤٨-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/149، المقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)، والتي تقترح إدخال تعديل على الملحق الثالث عشر يتطلب ترجمة التقارير النهائية إلى اللغات المحلية لضحايا الحوادث وعائلاتهم. واستذكرت اللجنة قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٧: مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم، مشيرة إلى أن بعض الصعوبات تكثفت توفير المعلومات في الوقت المناسب للعائلات بسبب الحواجز اللغوية. وإذ تدرك اللجنة أهمية أن تفهم الأسر وضحايا الحوادث بالشكل الصحيح المعلومات الواردة في التقارير الختامية للتحقيقات، فإنها تقر أيضاً بأن هذه الترجمة لن تؤدي إلى نقص الموارد اللازمة لإجراء التحقيق فحسب، بل وستشكل أيضاً تحدياً لدولة مسؤولة عن التحقيق بالنظر إلى كبر عدد الجنسيات المختلفة التي يمسه أي حادث. كما أحيط علماً باقتراح بأن تقوم الدول التي عانت من وفاة مواطنيها بترجمة التقارير الختامية إلى لغاتها الوطنية. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس أن ينظر في توسيع نطاق المواد التوجيهية ذات الصلة لمعالجة هذه المسألة، مع مراعاة المنظورات التي أعرب عنها أثناء المناقشة، وفي ما يتعلق بالأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية.

٤٩-٣٠ وقدمت الدول التالية ورقات معلومات: الأرجنتين (A40-WP/384)؛ وإندونيسيا (A40 WP/513)؛ وجمهورية كوريا (A40-WP/377).

٥٠-٣٠ وأحاطت اللجنة علماً، لدى استعراضها ورقة العمل A40-WP/162، المقدمة من جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، بتحليل تأثير خدمات الطيران التجارية الموقوفة، لا سيما الخدمة المأمونة لمعلومات بيانات الطيران (SADIS) ومعلومات الرحلات من الشركة الدولية لحركة الطيران (SITA) وشركة جيبيسون (Jeppesen). وفي ضوء الإحاطة علماً بما تبذله كوريا الديمقراطية من جهود لإعادة هذه الخدمات من أجل تشغيل الطيران المدني الدولي بما يتسم بالسلامة، أقرت اللجنة بأهمية الامتثال لقرارات الأمم المتحدة وكذلك اتفاقية شيكاغو وملاحقها. وأبلغت اللجنة بأن مجلس الإيكاو ظلّ على اطلاع دائم بالموضوع، بما في ذلك ما استجد من تطورات، وضرورة الحرص على التنسيق مع الأمم المتحدة، حسب الاقتضاء، لدعم التشغيل الآمن للطيران المدني الدولي.

٥١-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/138، التي قدمتها كيريباتي، وأتاحت فيها معلومات عن اعتبارات منتدى جزر المحيط الهادئ (PIF) والدول الجزرية الصغيرة بالمحيط الهادي (SIS) في ما يتعلق بإدارة المجال الجوي العلوي

في جنوب المحيط الهادئ. وأحاطت اللجنة علماً بمحتوى الورقة واعترفت بأن مقترحات تغيير المجال الجوي تجيء تحت عنوان واسع من التعديلات على خطط الملاحة الجوية الإقليمية. وفي هذا الصدد، أشارت اللجنة إلى أن هذه التعديلات، المتعلقة بتوفير المرافق والخدمات للملاحة الجوية الدولية، تخضع لإجراءات رسمية وافق عليها مجلس الإيكاو، وأن الخطوات الأولية لا تزال من اختصاص الدول المعنية، ومكتب الإيكاو الإقليمي المعني، حسب الاقتضاء.

٥٢-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/170، المقدمة من أوكرانيا، والتي أعطت لمحة عامة عن جوانب إدارة الحركة الجوية (ATM) ومسائل السلامة في إقليم معلومات الطيران (FIR) بسيمفيريوبول، حيث فُوضت المسؤولية عن خدمات الحركة الجوية (ATS) إلى أوكرانيا. وأحاطت اللجنة علماً بالتدابير الجارية التي اتخذتها أوكرانيا، بالتعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وسلطات الطيران المدني الوطنية، لتيسير توفير خدمات الملاحة الجوية بشكل آمن ولتطبيع حركة الملاحة الجوية في أعالي البحار في إقليم معلومات الطيران بسيمفيريوبول. وإذ لاحظت اللجنة النشر المزدوج لمعلومات الطيران في منطقة البحر الأسود، أقرت بأهمية الامتثال لقرارات الأمم المتحدة السارية وكذلك لاتفاقية شيكاغو وملاحقها. كما أحاطت اللجنة علماً بأن هذه المسألة تدخل ضمن اختصاص فريق العمل المعني بالبحر الأسود (BSTF) التابع لمجموعة تخطيط الملاحة الجوية الأوروبية (EANPG). وجاء إنشاء هذا الفريق من أجل دعم مبادرة الإيكاو الرامية إلى التطبيع التدريجي لتدفق الحركة الجوية في المجال الجوي فوق البحر الأسود، وإنشاء آلية التنسيق اللازمة لتمكين وتنفيذ الحلول التشغيلية والفنية بالشكل المقبول لدى جميع الأطراف. وقد أعربت اللجنة عن دعمها وتشجيعها لفريق العمل المذكور كي يواصل جهوده المبذولة.

متفرقات

إطار الثقة، وأنظمة الطائرات الموجهة عن بُعد (RPAS)، وإدارة الحركة الجوية (ATM)

٥٣-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/295، المقدمة من نيوزيلندا، والتي ناقشت أطر الأمن السيبراني للطيران في سياق ما تستخدمه الدول حالياً من ضوابط للأمن السيبراني غير خاصة بقطاعات بعينها، واقترحت أن تركز الإيكاو على إنشاء أمن سيبراني قوي، ووضع مبادئ متفق عليها يمكن للدول الرجوع إليها. واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A40-WP/197، المقدمة من البرازيل، والتي تلقي الضوء على ضرورة وضع إطار ثقة للطيران يكفل التشغيل البيئي وتجنب تضارب الجهود بين الدول والأقاليم، كما استعرضت ورقة العمل A40-WP/369 المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والتي تدعو إلى الإمعان في الترويج لإطار ثقة تجري مؤامته على الصعيد العالمي بالتنسيق مع استراتيجية الأمن السيبراني للإيكاو مع ضمان إجراء المشاورات المناسبة مع خبراء الصناعة.

٥٤-٣٠ وأحاطت اللجنة علماً بأن الإجراءات المتضمنة في الأوراق الثلاث تتماشى مع ما اتخذ مجلس الإيكاو من إجراءات بشأن توصية مؤتمر الملاحة الجوية الثالث عشر AN/Conf/13 5.4/1، وقرار الجمعية العمومية ٣٩-١٩. وتمشيا مع استراتيجية الأمن السيبراني، عملت الإيكاو بطريقة منسقة وأفقية وشاملة للتصدي للتهديدات السيبرانية على نحو استراتيجي، مع إشراك الدول والمجتمع العسكري والصناعة وكذلك أصحاب المصلحة غير التقليديين في مجال الطيران مثل هيئات إدارة الإنترنت. وأحاطت اللجنة كذلك علماً بأن العمل في إطار الثقة قد أحرز تقدماً سريعاً منذ المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية AN/Conf/13)، وشمل ذلك وضع الأساليب والعمليات والمبادئ التوجيهية التكنولوجية التي تتسم بالمرونة لمجتمع الطيران بغية الحد من نطاق التهديد السيبراني، ولضمان القدرة على الصمود والتشغيل البيئي لنظام الملاحة الجوية. وقد قدمت الدول والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرون دعماً قوياً حتى الآن.

٥٥-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/465، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية بدعم من دول أمريكا الجنوبية الأعضاء في الإيكاو ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{١١}، وأقرت بأن عمل الإيكاو الرامي إلى إعداد مواد توجيهية وأنشطة تدريبية لدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأنظمة الطائرات الموجهة عن بُعد يعود بالنفع على الدول وعلى الأقاليم. وأحاطت اللجنة علماً بأن الأنشطة المذكورة أعلاه كانت مستمرة داخل الإيكاو، وأوصت بالاستمرار فيها.

٥٦-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/120، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والتي دعت الإيكاو إلى وضع إجراءات تشغيلية لاستراتيجية عالمية للفضاء الجوي العلوي بهدف تحقيق تنفيذ عالمي يتفاعل مع جميع عمليات الطائرات، بما في ذلك العمليات الفضائية التجارية. وأحاطت اللجنة علماً بالتطبيق المستمر للتوصية ٥-١/١ الصادرة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، العمليات فوق مستوى الطيران ٦٠٠، ووافقت على أن أي تحديد مسبق للقيود الموحدة، مثل الحدود الرأسية، سيكون مبتسراً بدون إجراء المزيد من التشاور.

٥٧-٣٠ واستعرضت اللجنة A40-WP/419، المقدمة من الكامبيرون، والتي أبرزت الفوائد الكامنة في ترتيبات البحث والإنقاذ الإقليمية من حيث مساعدة الدول على الوفاء بالتزاماتها بموجب الملحق الثاني عشر - البحث والإنقاذ. وأشارت اللجنة إلى أن مثل هذه الاتفاقات، بما يتسق مع الملحق الثاني عشر، تحتاج إلى التنسيق المناسب مع الدول المعنية. ولوحظ أيضاً أنه لإحراز تقدم في هذه الأمور، يظل إجراء أي تعديل لاحق على خطة الملاحة الجوية الإلكترونية الإقليمية (eANP) المطبقة من اختصاص الإقليم ذي الصلة.

٥٨-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/85، المقدمة من فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي^{١٢} ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في مؤتمر الطيران المدني الأوروبي^{١٣}؛ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، التي دعت الدول والإيكاو إلى تنفيذ تخطيط عالمي تعاوني يركز على الشبكات لتصميم المجال الجوي، وإدارة تدفق الحركة الجوية، والتشغيل البيئي العملي والفني. وإدراكاً من اللجنة لأهمية التوصل البيئي للشبكات الإقليمية/دون الإقليمية وتبادل بيانات إدارة الحركة الجوية بين الأقاليم، فقد أحاطت علماً باستمرار قابلية تطبيق التوصية ٣-١/٣ الصادرة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) عمليات الشبكة (NOPS). كما أحاطت اللجنة علماً بأن الإجراءات المطلوبة تشكل جزءاً من الجهود التي ما فتئت الإيكاو تبذلها وأوصت بإحالة محتويات ورقة العمل على أفرقة الخبراء المعنية.

٥٩-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/137، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، وأبرزت فيها فوائد دمج البيانات في عملية إنتاج معلومات أكثر اتساقاً ودقةً ونفعاً من تلك التي يقدمها أي من فرادى مصادر البيانات. وأقرت الورقة أيضاً بالحاجة إلى التكامل مع الأنظمة الحالية مثل النظام المتكامل لتحليل اتجاهات التحليل والإبلاغ (iSTARS). وأحاطت اللجنة علماً بأنه فيما يتعلق بالتوصية ٧-١/١ الصادرة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) والتي وافق عليها المجلس، فإن الإيكاو تطبق إجراءات بشأن اتخاذ القرارات القائمة على البيانات، ومواصلة تطوير نظام iSTARS ونظام مراقبة معلومات السلامة

١٠ بليز وبوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وبيرو وأوروغواي.

١١ إسبانيا، وإستونيا، وألمانيا، وأيرلندا، وإيطاليا، والبرتغال، وبلجيكا، وبلغاريا، وبولندا، وتشيكيا، والدانمرك، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، والسويد، وفرنسا، وفنلندا، وقبرص، وكرواتيا، ولاتفيا، ولكسمبورج، وليتوانيا، ومالطة، والمملكة المتحدة، والنمسا، وهنغاريا، وهولندا، واليونان.

١٢ ألبانيا، وأرمينيا، وأذربيجان، والبوسنة والهرسك، وجورجيا، وآيسلندا، وجمهورية ملدوفا، وموناكو، والجبل الأسود، وجمهورية مقدونيا الشمالية، والنرويج، وسان مارينو، وصربيا، وسويسرا، وتركيا، وأوكرانيا.

(SIMS)، الذي يمثل شكلاً من أشكال مراكز دمج البيانات. والقيام بهذه الأنشطة جارٍ، وهي تشمل التنسيق مع الدول الأعضاء في الإيكاو من خلال المجموعات الإقليمية ذات الصلة وكذلك الاجتماعات الثنائية.

٦٠-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/417، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية، والتي أوضحت ملامح التقدم الذي أحرزته دولاً في منطقة الكاريبي (CAR) وأمريكا الجنوبية (SAM) في تنفيذ وتوصيل مراكز نظام مناولة رسائل خدمات الحركة الجوية لديها (AMHS). وأحاطت اللجنة علماً بالتقدم المحرز في هذا الصدد وأهمية التنسيق المستمر بين الدول المعنية، ابتغاء المضي قدماً في هذا المضمار. وأحاطت اللجنة علماً بأن الأحكام الحالية ستدعم الاستخدامات المبتغاة لنظام AMHS وأن من شأن التنسيق المستمر على المستوى الإقليمي أن يضمن تحقيق أهداف الخطة الإقليمية.

٦١-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/359، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية، والتي أبرزت التحديات العملية للتعاون المدني - العسكري بين الدول التي توجد بها أقاليم معلومات طيران مجاورة (FIRs) في منطقتي الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وأقرت اللجنة بأهمية التنسيق والتعاون المدني - العسكري الوثيق بين الدول المجاورة، وأحاطت علماً بأن الإجراءات المقترحة وردت في توصية المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) رقم ٣-٤/٢ التي وافق عليها مجلس الإيكاو. وحثت اللجنة الدول على مواصلة جهودها لدعم التعاون المدني - العسكري والتعاون عبر حدود المجال الجوي.

٦٢-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/119، التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) (كانسو) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) وسنغافورة، والتي تناولت التحديات التي يواجهها مقدمو خدمات الملاحة الجوية في توفير السعة اللازمة لاستيعاب نمو حركة المرور المتوقعة بأمان وفعالية، واقترحت عدداً من الإجراءات لتحقيق الأهداف المنشودة ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) والخطة العالمية للأمن والسلامة الجوية (GASP). وأحاطت اللجنة علماً بأن الإجراءات المقترحة كانت متسقة مع الإجراءات التي اتخذها مجلس الإيكاو استجابة لتوصية المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) رقم ٤-٣/١. ومع ذلك، ينبغي إرسال محتويات الورقة، وخاصة المسائل المتعلقة بالحاجة إلى النظر في أوجه الترابط بين مجالات الأداء الرئيسية، إلى مجموعة الخبراء المناسبة لمزيد من الدراسة. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي حث الدول على تعزيز التعاون والشراكة للتصدي للتحديات المشتركة لتسهيل التمويل اللازم لنظم إدارة الحركة الجوية والبنية الأساسية لنظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع وكذلك التأكد من وضع الآليات المالية الملائمة بما يمكن إدخال التحسينات التشغيلية بفعالية.

عمليات المطارات والبنية الأساسية (AOI)

٦٣-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل WP/393، المقدمة من الكاميرون، والتي أبرزت تأثير الشغل غير القانوني للمطارات على التشغيل الآمن للمطارات والتوسع فيها. ودعت الورقة إلى اتخاذ سلسلة من الإجراءات لتأمين وحماية الأراضي للتوسع في المستقبل وكذلك التشغيل الآمن المستمر للمطارات. وأحاطت اللجنة علماً بأنه يوجد حالياً ما يكفي من أحكام الإيكاو أو أنها في طور الإعداد، وأيدت الحاجة إلى زيادة الوعي بهذا الموضوع.

٦٤-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/144، التي قدمتها قطر، والتي طلبت من الإيكاو مراجعة أحكام إصدار شهادات المطارات بحيث تشمل المطارات التي يجري فيها تقاسم المسؤوليات التشغيلية بين المنظمات المستقلة. واتفقت اللجنة على الإجراءات المقترحة وأبلغت أن الإجراءات الموجهة إلى الإيكاو تندرج في نطاق برنامج العمل الحالي.

٦٥-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/218، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، بشأن الحاجة إلى تكثيف الدعم لإدارة معلومات الطيران (AIM) والدور الذي يمكن أن تؤديه مبادرة "عدم ترك أي دولة وراء الركب". واتفقت

اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو أن تواصل دعم وتشجيع المشاركة النشطة لجميع الدول في الجهود العالمية لتحديث وتنفيذ إدارة معلومات الطيران.

٦٦-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/264، التي قدمتها إندونيسيا، والتي اقترحت استخدام نظام متكامل عن طريق الإنترنت لتشغيل نظام معلومات الطيران (I-WISH) دعماً لعملية صنع القرارات التعاونية (CDM). وأحاطت اللجنة علماً بالوثيقة A40-WP/264 واتفقت على عرض محتواها على فريق الخبراء المناسب.

٦٧-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/449، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية، بشأن المسائل التي ينبغي مراعاتها في إعداد وتنفيذ نموذج الإيكاو لتبادل المعلومات المتعلقة بالأرصاد الجوية (IWXXM). واعترافاً بعرض تقديم المساعدة في الأنشطة التنفيذية، مع الإعراب عن التقدير، وبما أنه يوجد فريق خبراء يعالج بالفعل الأنشطة المتعلقة بنموذج الإيكاو لتبادل المعلومات المتعلقة بالأرصاد الجوية، اتفقت اللجنة على عرض محتويات الورقة على فريق الخبراء المناسب.

٦٨-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/207، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء والمجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية. واعترافاً بالحاجة المتطورة لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع بحيث تكون آمنة وموثوقة وقابلة للتشغيل البيئي في كل مكان لدعم النقل الآمن والمجدي والحاجة إلى حماية الطيف المخصص لتلك النظم، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي للدول أن تدعم بنشاط موقف الإيكاو خلال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية ٢٠١٩ (WRC-19) الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU). ورهنا بالأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر الموارد من خارج الميزانية، اتفقت اللجنة على أنه بناء على توصية المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) رقم ٢-١/٢، ينبغي للإيكاو بدء دراسة "متعددة التخصصات" لتطوير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع المطلوبة وإعداد استراتيجية الانتفاع بطيف الترددات وخريطة الطريق للنظم في المدى القصير والمتوسط والطويل ...".

العمليات (OPS)

٦٩-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/179، المقدمة من البرازيل، والمتعلقة بمفهوم الرقابة "المزدوجة" لتبادل الطائرات على المدى القصير. وأحاطت اللجنة علماً بأن الإجراءات الواردة في الوثيقة A40 WP/179 عولجت في توصية المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) رقم 7.3/1f التي وافق عليها المجلس، وكان من المتوقع إحراز التقدم بشأنها خلال الفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢. وأخذت اللجنة علماً مع التقدير بأن مجموعة الخبراء المختصة ستراعي المسائل المثارة لتحديد سياق أعمالها.

٧٠-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/304، المقدمة من الصين، والتي أبرزت تحديات التشغيل في المطارات العالية الارتفاع. وشملت التحديات المحددة الطقس غير المواتي، وقلة التجهيزات الملاحية وآثار نقص الأكسجين بسبب ندرته. وأقرت اللجنة بأن الإجراءات المقترحة قد تم تقديمه في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، ووافق عليه المجلس لاحقاً، وأضيف إلى برنامج عمل فريق الخبراء المناسب.

٧١-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/110، المقدمة من جمهورية مولدوفا، والتي أوصت فيها بإعداد القواعد والتوصيات الدولية التي تشترط تركيب آلية قفل مركزي للحاويات العلوية على متن طائرات الركاب لاستخدامها أثناء عمليات الإجلاء. كما دعت إلى تقديم توصيات وإرشادات للدول والصناعة لتنسيق الأحكام الخاصة بالأمتعة اليدوية وتنظيم شؤونها أثناء عمليات الإجلاء للتخفيف من مخاطر السلامة. وأبلغت اللجنة أن وثيقة الإيكاو رقم Doc 10086 - "دليل المعلومات والتعليمات الخاصة بسلامة الركاب"، والتي نُشرت في عام ٢٠١٨، تضمنت إرشادات بشأن، مسألة الأمتعة اليدوية

في عمليات الإجلاء. واتفقت اللجنة على إحالة مضمون المناقشة وورقة العمل إلى فريق الخبراء المناسب مشيرة إلى عدد من الشواغل المتعلقة بهذه الورقة.

٣٠-٧٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/287، المقدمة من المملكة المتحدة ونيوزيلندا وفرنسا وهولندا، والتي دعت الإيكاو والدول إلى مواصلة إعطاء الأولوية لتخفيف مخاطر السلامة المرتبطة بالشحنات غير الممتثلة للأحكام من بطاريات الليثيوم المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك البضائع التي لم يتم الإعلان عنها كبضائع خطرة، والتي تم الإعلان عنها خطأ بوصفها أقل خطورة، وتلك التي لا تفي بمتطلبات الاختبار المحددة. وعلمت اللجنة بأن موضوع المخاطر التي تطرحها مختلف الجهات في سلسلة توريد البضائع موجودة بالفعل في برنامج عمل المنظمة. وستواصل الإيكاو إعطاء الأولوية للجهود المبذولة للتخفيف من مخاطر السلامة المرتبطة بنقل بطاريات الليثيوم عن طريق الجو، بما في ذلك الإجراءات الواردة في ورقة العمل.

٣٠-٧٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/173، التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، فيما يتعلق بالمزايا التي تحققت مع تنفيذ إجراءات الاقتراب وفقاً لتصريح الأداء الملاحي المطلوب (RNP AR). وأقرت اللجنة بأهمية إعداد هذه الإجراءات، فقط عند الاقتضاء، وأوصت الدول بالنظر في استخدامها بالتشاور مع مستخدمي الفضاء الجوي. وأحاطت اللجنة علماً بأن أفرقة الخبراء المناسبة تعكف حالياً على إعداد ما يلزم من إرشادات بشأن إجراءات الاقتراب وفقاً لتصريح الأداء الملاحي المطلوب في إطار برنامج العمل الحالي. وأخذت اللجنة علماً بأن إجراءات تصريح الأداء الملاحي المطلوب مخصصة لحالات محددة، مثل البيئات ذات العقبات الصعبة، واتفقت على أنه ينبغي تفضيل استخدام مواصفات ملاحية أقل تقييداً حيثما أمكن ذلك.

٣٠-٧٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/272، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء والمجلس الدولي لطيران الأعمال والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية، والتي دعت الإيكاو إلى إعطاء الأولوية للعمل المتعلق بعمليات طائرات هليكوبتر والنظر في الحاجة إلى أحكام جديدة. ودعا للإجراءات المقترحة في ورقة العمل، أحاطت اللجنة علماً بأن عمليات طائرات هليكوبتر كانت في برامج العمل الحالية لعدة أفرقة خبراء، وحثت الدول على جمع وتبادل أفضل الممارسات لتنفيذ هذه العمليات من خلال أفرقة التخطيط والتنفيذ الإقليمية.

التحقيق في الحوادث (AIG) وبرنامج السلامة الوطني (SSP) ونظام إدارة السلامة (SMS)

٣٠-٧٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/69، التي قدمتها نيكاراغوا، وأحاطت علماً بالجهود التي بذلتها نيكاراغوا لإنشاء هيئة مستقلة وظيفياً للتحقيق في الحوادث، أمثالاً لأحكام الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطيران الطائرات"، بحيث أصبحت وكالة نيكاراغوا للتحقيق في الحوادث والوقائع (ANIA) مسؤولة مباشرة أمام رئاسة جمهورية دولة نيكاراغوا. وفيما يتعلق بالإجراء المقترح لوضع مواد إرشادية إضافية بشأن أنشطة التحقيق في الحوادث، أشارت اللجنة إلى أن الكتاب الدوري رقم ٣١٥ - "المخاطر في مواقع حوادث الطائرات" يوفر إرشادات تتعلق بجملة أمور من بينها المخاطر الصحية الناجمة عن المواد الكيميائية والمواد القابلة للاشتعال الناتجة عن الحوادث. وأبلغت اللجنة أن المواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو بشأن الرعاية البيئية في موقع الحادث قيد التطوير حالياً.

٣٠-٧٦ وأحاطت اللجنة علماً، في استعراضها لورقة العمل A40-WP/99، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، أن برمجيات التحقيق في الحوادث يمكن أن تكون حلاً عملياً لإجراء تحقيقات الحوادث لإدارة موارد التحقيق بفعالية. كما أحاطت اللجنة علماً بأن نظام إدارة التحقيق في الحوادث الجوية لدولة الإمارات العربية المتحدة قد ساهم في تعزيز كفاءة العديد من وظائف التحقيق، وأنه ينبغي للدول النظر في فوائد استخدام البرمجيات في عمليات التحقيق الخاصة بها. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للدول أيضاً تبادل خبراتها بشأن تطبيقات برمجيات التحقيق في الحوادث والوقائع.

٧٧-٣٠ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A40-WP/100، المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، والتي دعت الإيكاو إلى إعداد إطار عام لكفاءات المحققين في الحوادث. واعترفت اللجنة بالدور الهام الذي يؤديه المحققون في إجراء تحقيقات فعالة في حوادث ووقائع الطائرات وأحاطت علماً بأن العمل جاري بالفعل بواسطة فريق الخبراء المناسب.

٧٨-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/147، المقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)، وأحاطت علماً بجملة أمور منها النظر في إعداد توصية دولية لمشغلي المطارات لوضع الخطط المناسبة لتقديم المساعدة اللازمة وفي الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم ضمن خطط الطوارئ الخاصة بها. وأحاطت اللجنة علماً بأن المجلد الأول - "تصميم المطارات والعمليات" من الملحق الرابع عشر - "المطارات" يتضمن حالياً أحكاماً تتعلق بوضع خطة للطوارئ في المطارات، وأن الجزء ٧ - "تخطيط الطوارئ في المطارات" من "دليل خدمات المطارات" (Doc 9137) يوفر إرشادات تكميلية. وفي سياق أحكام المساعدة الأسرية الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات" و"سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم" (Doc 9998)، التي شملت مشغلي المطارات، أحاطت اللجنة علماً بأن الوثيقة (Doc 9137) كان من المقرر تحديثها كجزء من برنامج عمل الإيكاو الحالي. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي إطلاع أفرقة الخبراء المناسبة على محتويات ورقة العمل A40-WP/147.

٧٩-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/231، التي قدمتها أستراليا وشاركت في تقديمها كندا ونيوزيلندا وسنغافورة، والتي أوصت فيها بأن تقدم الإيكاو المساعدة إلى الدول التي لديها شبكات طيران صغيرة، مثل الدول الجزرية في المحيط الهادئ، عن طريق توفير الإرشادات المحددة الهدف والمواد التوعوية اللازمة وكذلك من خلال تعزيز المشاركة والتعاون على المستوى الإقليمي لتنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSP). وأيدت اللجنة المقترحات، وأشارت إلى أن مبادرات الإيكاو لمعالجة هذه المسائل جارية الآن.

٨٠-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/145، المقدمة من قطر، والتي اقترحت فيها إعداد قاعدة قياسية جديدة في الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" لإدارة التغييرات على مستوى الدولة. وأقرت اللجنة بوجود عدد من مبادرات الإيكاو الجارية والتي قد تعالج المسائل المثارة في الورقة واتفقت على إحالة المحتويات إلى أفرقة الخبراء المناسبة.

٨١-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/316، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية وشاركت في تقديمها دول منطقة الإيكاو وأمريكا الجنوبية والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{١٢} (لاكاك)، والتي أبرزت أهمية تعيين وتدريب موظفي الدعم اللازمين للحفاظ على نظام مراقبة السلامة في الدول كأساس لبرامج السلامة الوطنية. كما دعت ورقة العمل A40-WP/351، المقدمة أيضاً من جمهورية فنزويلا البوليفارية وشاركت في تقديمها دول منطقة الإيكاو وأمريكا الجنوبية والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، وورقة العمل A40-WP/421، المقدمة من أستراليا ونيوزيلندا وسنغافورة والمملكة المتحدة، وشاركت في تقديمها إيطاليا ومقدونيا الشمالية، الإيكاو إلى إعداد كفاءات جديدة مرتبطة بالوظائف المتعلقة بتنفيذ برامج السلامة الوطنية. وأقرت اللجنة بالحاجة إلى تحديد مجموعة من الكفاءات الشاملة المتعلقة بإدارة السلامة وأنه ينبغي أخذها في الاعتبار لدى إعداد وتطبيق برامج السلامة الوطنية. كما أحيط علماً بأن الوثيقة "دليل كفاءات مفتشي سلامة الطيران المدني" (Doc 10070) تناولت بعض هذه الكفاءات.

- انتهى -

^{١٢} بليز وبوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي.