



## الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

مشروع نص من أجل التقرير  
عن  
البند ٤٦ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البند ٤٦ من جدول الأعمال مقدمة لتتظرفيها  
اللجنة الفنية.

**البند ٤٦ من جدول الأعمال: مسائل أخرى مقدمة للجنة الفنية لتتظّر فيها**

١-٤٦ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/131، المقدمة من المجلس، عن جهود الايكاو الرائدة بشأن تحذيرات وتفادي الرماد البركاني على النطاق العالمي. وأبرزت الورقة دور الايكاو في معالجة تهديد سحابة الرماد البركاني للطيران واعترفت بأهمية إشراف المجموعة المعنية بمراقبة البراكين على الطرق الجوية الدولية (IAVWOPSG) على رصد البراكين تحت الطرق الجوية الدولية وأشارت على وجه التحديد، كمعلم رئيسي، إلى تعيين تسعة مراكز لاختبارات الرماد البركاني لكشف ومتابعة والتنبؤ بحركة سحب الرماد البركاني.

٢-٤٦ أوضحت الورقة أنه خلال الثوران الأيسلندي في نيسان/أبريل ٢٠١٠، أدخلت بموافقة أصحاب المصلحة عتبات تجريبية لتركيزات الرماد البركاني، سمحت باستئناف العمليات في بعض المناطق التي لوثها الرماد البركاني. وبغية النظر في استخدام هذه العتبات التجريبية، أنشأت الايكاو فرقة عمل معنية بالرماد البركاني لأوروبا/شمال المحيط الأطلسي أضفت الطابع الرسمي على الاستخدام الإقليمي للعتبات التجريبية عن طريق ادراجها في خطة طوارئ الرماد البركاني لإقليمي أوروبا وشمال المحيط الأطلسي. وفي نفس الوقت، أنشأت الايكاو فرقة عمل دولية معنية بالرماد البركاني لوضع إطار عالمي لإدارة المخاطر على السلامة سيتيح تحديد مستويات مأمونة لتركيزات الرماد البركاني من أجل العمليات في المجال الجوي الملوث بالرماد البركاني. وأكدت الورقة على أن النهج الذي اتبعه اقليما أوروبا وشمال المحيط الأطلسي الذي يستند إلى استخدام عتبات تركيز الرماد البركاني يخضع للتأكد من صحته وتقييمه من جانب فرقة العمل الدولية المعنية بالرماد البركاني وعلى أنه من السابق لأوانه التكهن بما إذا كان يمكن تطبيق مثل هذا النهج عالميا ضمن إطار رصد البراكين تحت الطرق الجوية الدولية.

٣-٤٦ في ورقة العمل A37-WP/199، المقدمة من بلجيكا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن يوروكنترول، جرى تأييد الحاجة لاستعراض أحكام الملحق ٣ — خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية في ضوء التحسن المحدد لمنتجات مراكز اخطارات الرماد البركاني، ودعت الورقة أيضا الايكاو لتشجيع فرقة العمل الدولية المعنية بالرماد البركاني على أن تراعي في عملها الجاري مستويات تحمل الرماد التي وافق عليها الصانعون.

٤-٤٦ أعربت الورقة، استنادا إلى الخبرة من ثوران ايفالايوكول، عن التأييد لادماج معلومات الأرصاد الجوية ذات الصلة في نظم لتخطيط الطيران وادارة انسياب الحركة الجوية، وشددت على أهمية المزيد من نظر الايكاو في منافع اتباع نهج لإدارة شبكة منسقة في سياق خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية.

٥-٤٦ أشار مندوب الى أن الرادار المتحرك استخدم في ايسلندا لرصد أي ثوران بركاني وسحابة الرماد الناتجة عنه الى حين أن يتسنى تركيب رادار ثابت وأعرب عن رغبته في شكر ايطاليا وايسلندا على هذا التركيب. وأثار مندوب آخر موضوع الحاجة الى علاقات مباشرة بين مراكز ومكاتب التنبؤ التي تصدر نشرات السجمت، وأهمية أن تقيم الايكاو صلة مباشرة أكثر مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية وعملها.

٦-٤٦ اعترفت اللجنة بأن المسائل المثارة متعددة التخصصات ومتشعبة، وبأنه من المطلوب أن يبذل جميع أصحاب المصلحة جهودا كبيرة للتصدي لهذه التحديات. وجرت الموافقة على أنه ينبغي أن تستمر الايكاو في أداء دور رائد في

مواصلة تطوير رصد البراكين تحت الطرق الجوية الدولية وفي تنسيق الجهود لاحراز تقدم في المسائل المتعلقة بالرماد البركاني التي تعالجها فرقة العمل الدولية المعنية بالرماد البركاني والمجموعة المعنية بمراقبة البراكين على الطرق الجوية الدولية.

٧-٤٦ قدمت أيضا ورقنا معلومات بهذا الصدد من الولايات المتحدة (A37-WP/226) ومن اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) (A37-WP/231).

٨-٤٦ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/177، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، والتي توصي بأنه ينبغي للدول البدء في تنفيذ خدمات دون اقليمية للبحث والإنقاذ لتعزيز نظام البحث والإنقاذ العالمي. وأوصت الايكاو أيضا بأن تدعم الدول في جهودها لتسهيل وتنسيق خدمات البحث والإنقاذ المعاد تنظيم هيكلها وفقا للطابع دون الإقليمي من خلال إنشاء مشروع بحث وإنقاذ عالمي مختص بتنقيف الدول وتشجيعها على إنشاء خدمات دون اقليمية للبحث والإنقاذ. وفي حين أعربت اللجنة عن تأييدها للاقتراحات من حيث المبدأ، فإن البنود غير مدرجة في برنامج عمل الايكاو الممول حاليا وستُحال الى المجلس للمزيد من الاستعراض.

٩-٤٦ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/147، المقدمة من الولايات المتحدة، والتي حثت الايكاو على إنشاء فرقة عمل تطوعية للنظر في دور الايكاو في التأهب والاستجابة لحالات الطوارئ وعلى مساعدة الدول على وضع برنامج للتدريب على التأهب والاستجابة لحالات الطوارئ. وشجّع القرار الايكاو على تعديل المواد ذات الصلة في الملحق ١١ - خدمات الحركة الجوية وشجع الدول على العمل معا لوضع خطط للاستجابة لضمان اتخاذ اجراءات في الوقت المناسب وحسنة التنسيق خلال أوقات الطوارئ.

١٠-٤٦ نظرت ورقة العمل A37-WP/200، المقدمة من كولومبيا، في دور الطيران المدني فيما يتعلق بالكوارث الطبيعية. ومع ذلك ركزت على ادراج مبادئ خطة الاستجابة للكوارث في خطة الملاحة الجوية العالمية وخطط الملاحة الاقليمية.

١١-٤٦ أعربت اللجنة عن تأييدها لحفاظ الايكاو على دورها الرئيسي فيما اعترف بأنه وظيفة أساسية للمنظمة. واعترفت اللجنة أيضا بأنه، في حين أن تدابير الطوارئ التفصيلية للتعامل مع مجموعة متنوعة أكبر من الأحداث قد تكون حلا مثاليا، جرى أيضا تأكيد أن محاولة معالجة كل احتمال في خطط الطوارئ قد تكون تحديا والأهم من ذلك أنها قد تتطلب تمويلا غير متوافر في الوقت الحالي. وعلى الرغم من ذلك، وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يستعرض مجلس الايكاو هذه المتطلبات في سياق ما يتوافر من أموال وعلى أنه ينبغي استعراض نظر المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ التابعة للايكاو، من خلال المجلس، لمحتويات الورقتين.

١٢-٤٦ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/130، المقدمة من جمهورية كوريا، والتي ناقشت التعامل مع تعليقات الدول على مشروع التقرير الختامي عن التحقيق في حوادث الطائرات بعد توزيعه على الدول المعنية للدلاء بتعليقاتها عليه حسب ما ورد في الفقرة ٦-٣ من الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، كما يلي: "إذا تسلّمت الدولة القائمة بالتحقيق تعليقات، فعليها إما أن تعدّل مشروع التقرير النهائي بحيث يشمل جوهر التعليقات، أو إذا لم يتم اتفاق، فعليها أن ترفق التعليقات بالتقرير النهائي." واقترحت الورقة أن التعليقات ذات الطابع الفني والمتعلقة بتوصيات السلامة، إذا أُرقت،

قد تُعامل على أنها غير هامة وبذلك يُصرف النظر عنها. ودعت الورقة لأن تضع الايكاو آليات جديدة تهدف الى معالجة المسائل التي تسببها مثل هذه الحالات لعدم الاتفاق.

٤٦-١٣ لم توافق اللجنة على الاقتراح وبدلا عن ذلك لاحظت أن الأحكام الحالية للملحق ١٣ تعالج على نحو سليم التنسيق اللازم بين الدول. وفي حالة توصيات السلامة، علّق مندوبون بأنه على الدول التي تتلقى هذه التوصيات أن تنظر باهتمام في تأثير تنفيذ مثل هذه التوصيات وقد تعتبرها غير عملية للتنفيذ. واعترفت اللجنة بأن الأحكام التي عدّلت منذ وقت قريب في الملحق ١٣ لمعالجة توصيات السلامة، بصورتها المعدلة خلال اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها في عام ٢٠٠٨، ملائمة.

٤٦-١٤ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/125، المقدمة من جمهورية كوريا، والتي اقترحت أنه ينبغي أن تضع الايكاو متطلبات للأجهزة الالكترونية المحمولة، فضلا عن مواد توجيهية لتنسيق الأنظمة بصدد استخدام الأجهزة الالكترونية المحمولة. ولاحظت الورقة القلق المتزايد بشأن التداخل الكهرومغناطيسي الذي تسببه الأجهزة الالكترونية المحمولة في أجهزة الطائرات عندما يستخدمها الركاب.

٤٦-١٥ في حين لاحظت اللجنة أنه وُضعت مواصفات فنية لمعايير الاختبار لتحديد مدى مناعة هيكل الطائرة وأجهزة الكترونيات الطيران ضد الأجهزة الالكترونية المحمولة، وقد نصّت وكالة السلامة الجوية الأوروبية على استخدام الأجهزة الالكترونية المحمولة على متن طائرات معينة، وسيكون من الصعب على الايكاو التنظيم أو فرض التوحيد الفني على الأجهزة التي تُجلب على متن الطائرات. واذ لاحظت اللجنة أن الاجراءات التشغيلية ستستمر على أساس التخفيف من الاستخدام غير السليم، اختتمت المناقشة بالاعتراف بأن المهمة واسعة النطاق وبأن المزيد من تحديد كيفية التمويل سيتعين توجيهه الى المجلس كجزء من الاستعراض الجاري لخطة الأعمال.

٤٦-١٦ قدمت جمهورية كوريا ورقة العمل A37-WP/219 التي وصفت الإجراءات المتخذة على الصعيد الوطني لمعالجة مسائل السلامة الناشئة عن العدد الكبير من نظم الطائرات التي تطير بدون طيار والتي يتم تشغيلها داخل مجالها الجوي. واسترعت ورقة العمل النظر إلى أنه لا توجد حاليا قواعد قياسية دولية وممارسات متفق عليها لعمليات طيران نظم الطائرات التي تطير بدون طيار، ولذلك تقوم الدول فرادى بوضع اطر تنظيمية وطنية بناء على تقديرها. وأوصت الايكاو بإدراج وضع إطار تنظيمي لنظم الطائرات التي تطير بدون طيار بغية دعم جميع الدول التي تواجه هذه المسألة الجديدة المتعلقة بالسلامة.

٤٦-١٧ أعرب عدة مندوبين عن تأييدهم للورقة، ولاحظوا أن ثمة حاجة لاطار تنظيمي لنظم الطائرات التي تطير بدون طيار. وأبلغ الأمين للجنة بأن فريق دراسة نظام الطائرة التي تطير بدون طيار أنشئ في عام ٢٠٠٧، وأنه يضع إطارا تنظيميا، غير أن هذا النشاط خارج ميزانية البرنامج العادي وهو غير ممول. وقد أعد الفريق الكتاب الدوري المعنون نظم الطائرات التي تطير بدون طيار (UAS) (Circ 328)، وعرضت نسخة من مشروعه النهائي على شبكة (ICAO-NET) في وقت يتيحه للدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٤٦-١٨ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/266، المقدمة من الاتحاد الروسي، والتي تدعو المجلس لدراسة إمكانية استخدام الوسائل البديلة للإبلاغ عن موقع الطائرات المستغيثة عوضا عن استخدام أجهزة الإرسال المحددة للموقع عند الطوارئ بالنسبة إلى الطيران العام، وإن اقتضى الأمر، اقتراح إعداد تعديل للملحق ٦ — تشغيل الطائرات.

٤٦-١٩ أحاطت اللجنة علما بأن الايكاو تناولت وسائل لتوفير المعلومات إما عن الطائرات وإما عن حطام الطائرات عن طريق أجهزة الإرسال لتحديد موقع الطوارئ المركبة على مسجلات طيران قابلة للنشر، أو التي تكون فيها البيانات مدرجة في رسائل من عمليات إرسال مستمرة أو مشغلة لبيانات الطيران. وأحاطت اللجنة علما بأن فريق الخبراء العامل التابع لكوسباس - سارسات كُلف حاليا مهمة تطوير طريقة عمل ومواصفات أجهزة الإرسال الجديدة لتحديد موقع الطوارئ.

٤٦-٢٠ وحثت الورقة الايكاو على استعراض متطلبات حمل جهاز الإرسال لتحديد موقع الطوارئ في ضوء الخبرة المستمدة من موثوقية جهاز الإرسال لتحديد موقع الطوارئ في الحوادث. غير أنه، مرة أخرى، لم يوجد لهذا تمويل محدد لفترة الثلاث سنوات المقبلة وسيستعرض المجلس ذلك كجزء من الاستعراض المتواصل لخطة الأعمال، مع ملاحظة أن الفريق العامل للخبراء في نظام كوسباس - سارسات أحرز تقدما في هذه المسألة. وأحاطت اللجنة علما أيضا بأن أمين اللجنة سيقتراح أنه ينبغي أن يُسمح للمجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين (IAOPA) بالمشاركة في أعمال فريق الخبراء العامل.

٤٦-٢١ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/268، المقدمة أيضا من الاتحاد الروسي، والتي تطلب من المجلس مباشرة أعمال الايكاو بشأن وضع أحكام ومواد ارشادية للحدود الدنيا للفصل بين الطائرات عند وجود دوامات اضطراب وأنه ينبغي تكليف مجموعة الدراسة التابعة للايكاو والمعنية بالاضطراب الظلي بدراسة مسألة وضع توجيهات لترخيص الطائرات. وينبغي أيضا إنشاء قاعدة بيانات للايكاو من أجل الوقائع المتعلقة بدوامات الاضطراب الظلي.

٤٦-٢٢ وأحاطت اللجنة علما بأن قاعدة البيانات المقترحة، وكذلك البنود الإضافية المقترحة اضافتها إلى برنامج عمل مجموعة الدراسة المعنية بالاضطراب الظلي في مجال الطيران غير ممولة. وأحاطت اللجنة علما أيضا بأن مجموعة الدراسة المذكورة ستعقد اجتماعها الأول في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠ وبأن الاتحاد الروسي قد رشح عضوا في تلك المجموعة. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي إحالة ورقة العمل إلى المجلس لنشرها، علما بأنها قد تفيدي في تقدم العمل الجاري لفريق الدراسة.

٤٦-٢٣ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/273، المقدمة من الاتحاد الروسي، والتي دعت الايكاو إلى جمع وتحليل ونشر المعلومات في الوقت المناسب عن ممارسات التفتيش على المشغلين الأجانب في جميع أنحاء العالم. وأوصت الورقة المجلس أيضا بوضع مبادئ لمنع الاستخدام غير السليم للمعلومات التي تحصل عليها الدول من عمليات تفتيش الطائرات الأجنبية.

٤٦-٢٤ وإذ وافقت اللجنة على الاقتراح الوارد في ورقة العمل A37-WP/273 المتصل مباشرة بقواعد السلوك المتعلقة بتبادل معلومات السلامة، أوصت بأن يحيل المجلس هذا الأمر إلى الفريق العامل المكلف بوضع قواعد السلوك للمزيد من النظر.

٤٦-٢٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/89، المقدمة من كولومبيا، التي اقترحت وضع أدلة للتوجيه والتخطيط الاستراتيجي على النطاق العالمي لإدارة حركة النقل المتعدد الوسائط المستندة إلى تطوير نظم الملاحة بواسطة السوائل (GNSS) وتشجيع التنسيق بين الهيئات الدولية، بما في ذلك الإيكاو واللجنة الدولية المعنية بنظم الملاحة العالمية بواسطة السوائل التابعة للأمم المتحدة. وأخذت اللجنة علماً بأن الموضوع ينطوي على ميزة كبيرة ولكن خارج نطاق الإيكاو وأن اللجنة الدولية المعنية بنظم الملاحة العالمية بواسطة السوائل هي الهيئة المناسبة لهذا الاقتراح.

٤٦-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/163، المقدمة من كولومبيا، التي تؤكد على الحاجة لأهداف تشغيلية مشتركة في وضع التدابير التخفيفية من أجل المطارات بالاستناد إلى حالات السلامة. وفي هذا الصدد، طلبت الورقة أيضاً من الإيكاو تحديث المبادئ التوجيهية ووضع منهجية للتطبيق الموحد لتقييم حالات السلامة ومقاييسها واستخدامها المشترك بين الدول. وأحاطت اللجنة علماً بالأعمال التي تقوم بها الإيكاو حالياً، والتي حظيت بدعم المجلس الدولي للمطارات في إعداد الوثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات" التي تتناول الإجراءات اللازمة للإدارة التشغيلية للمطارات، بما في ذلك المنهجية الخاصة بإجراء دراسات عن الطيران/حالات السلامة وإجراءات تقييمها.

٤٦-٢٧ وقدمت لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة ورقة العمل (A37-WP/88).

٤٦-٢٨ وقدمت كولومبيا ورقة العمل A36-WP/175، وتحتوي على اقتراح موجه إلى الإيكاو بأن تعدّ مواد إرشادية لاستحداث مداخل أو أساليب أخرى تتعلق بتبادل المعلومات ومواد إرشادية للدول تسمح لها بالوصول إلى قواعد البيانات مع المعلومات المستحدثة بغرض تأكيد مدى صحة الشهادات والإجازات. وانصب التركيز على أهمية تبادل جميع المعلومات الضرورية لتحسين مستوى السلامة. ووافقت اللجنة على أن ذلك سيشكل إسهماً ينبغي أن تنظر إليه فرقة العمل متعددة التخصصات المعنية بتبادل المعلومات عن السلامة (انظر البند ٢٥ من جدول الأعمال).

٤٦-٢٩ وأعربت اللجنة عن دعمها لتوسيع نطاق نظم الإيكاو لتبادل المعلومات تحقيقاً للسلامة وذكرت بأن الإيكاو أنشأت مؤخراً وحدة جديدة مخصصة لإعداد أدوات السلامة للدول باستخدام الحاسوب. وتقوم هذه الوحدة في الوقت الحالي بإعداد نظام للتمكين من الحصول على قواعد بيانات تتضمن معلومات مستمدة من سجلات طائرات الدول، وشهادات المشغل الجوي ومواصفات العمليات المرتبطة بكل شهادة من شهادات المشغل الجوي. ووافقت اللجنة على أنه نظراً للموارد الإضافية اللازمة لتوسيع نطاق الجهود التي تبذلها الإيكاو لتبادل المعلومات والمجموعة الواسعة من المعلومات المطلوبة، لا بد للمجلس أن يقوم بترتيب الأولويات.

٤٦-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/83 المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين الدول، التي اقترحت الحاجة إلى ترخيص معدات المطار وأثناء الطريق كإجراء فعال لضمان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وأشارت الورقة إلى أن الملحق ١٤ - المطارات، يتضمن أحكاماً بشأن ترخيص المطارات فيما لا توجد أحكام مماثلة في ملحق الإيكاو الأخرى كالملحق ٣ - خدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية والملحق ١٠ - اتصالات الطيران السلكية واللاسلكية، بشأن ترخيص معدات المطارات وأثناء الطريق. ووافقت اللجنة على إحالة الاقتراح إلى المجلس لينظر فيه ضمن السياق العام للمهام التي ينبغي القيام بها.

٤٦-٣١ قدمت الهند أيضاً ورقة معلومات (A37-WP/87).

٤٦-٣٢ استعرضت اللجنة الوثيقة A37-WP/213، المقدمة من الجماهيرية العربية الليبية والدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني بشأن شمول أطقم الرحلات الجوية الدولية موظفين طبيين.

٤٦-٣٣ ولوحظ أنه رغم أن أغلبية حالات تحويل مسار الطيران أسبابها طبية، ليس من الواضح كم من عمليات التحويل يمكن تفاديها عن طريق وجود طبيب على متن الطائرة. وعلمت اللجنة بأن معظم حالات الأمراض المعدية كانت عديمة الأعراض وقت السفر وأن مرافقة طبية ينبغي، إن لزم الأمر، أن تواكب مسافرا يُعرف أن لديه حالة طبية. وعلى الرغم من الارتفاع الظاهري في عدد المسافرين المسنين والضعفاء في السنوات القليلة الماضية، إلا أنه ليس هناك من بيانات تشير إلى ارتفاع نسبة عمليات التحويل لأسباب طبية. ولم يحصل الاقتراح على الدعم.

٤٦-٣٤ نظرت اللجنة في الوثيقة A37-WP/78 المقدمة من الولايات المتحدة والتي تطلب من الإيكافو إجراء مراجعة للقواعد والتوصيات الدولية لمعالجة مسألة معلومات استمرار صلاحية الطيران الإلزامية التي تتضمن معلومات أمنية حساسة. وكان هناك قلق خاص بشأن المعلومات الأمنية الحساسة الخاصة بنقاط ضعف تصميم الطائرات وسعت الوثيقة للتوصل إلى توافق آراء بشأن حماية تلك المعلومات والوسائل المناسبة لنقلها من سلطة إلى أخرى.

٤٦-٣٥ دعمت اللجنة الاقتراح من حيث المبدأ، على الرغم من التعبير عن شواغل بشأن احتمال الحد من توزيع المتطلبات الإلزامية لصلاحية الطيران التي قد تكون بالتالي متوافرة لجميع المشغلين وأعضاء الطواقم الجوية للطائرات الذين قد يحتاجون إلى المعلومات. وأشار مندوب آخر إلى أنه ينبغي أخذ جميع النواحي المتعلقة بالسلامة في الحسبان، في ضوء التداول الحالي المعقد لمعلومات استمرار صلاحية الطيران. واتفقت اللجنة على أن هذا الموضوع بحاجة إلى المزيد من الدراسة وأن هذه المسألة ينبغي إحالتها إلى مجلس الإيكافو لتحديد المهام على نحو ملائم.

٤٦-٣٦ استعرضت اللجنة الوثيقة A37-WP/230 المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل بشأن تأثير التعرض لأبخرة النفط في أثناء الرحلة على سلامة الطيران. وأشار في أثناء عرض الوثيقة إلى أنه يتعين الطلب من الدول مراجعة الوثائق المرجعية والحرص على اطلاع أعضاء الطواقم على أحداث انبعاث هواء سام من صمامات المحركات، بما في ذلك ضرورة التبليغ عن هذا النوع من الأحداث عبر أنظمة إدارة السلامة التابعة لمشغل الطائرة.

٤٦-٣٧ لم يدعم العديد من المندوبين الوثيقة والقرار الوارد فيها، وأشاروا إلى أن التعرض لأبخرة النفط هو واحد من مخاطر عديدة وأن هنالك أنظمة قائمة حالياً، إلزامية وطوعية، لتيسير التبليغ وتحليل الأحداث المتعلقة بسلامة الطيران، بما في ذلك أنظمة إدارة السلامة. ولذلك فليس من المطلوب إجراءات إضافية خاصة بالأحداث المتعلقة بالأبخرة، رغم دعم متابعة الأبحاث بشأن هذا الموضوع.

٤٦-٣٨ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/135، المقدمة من الهيئة العربية للطيران المدني، والتي تقترح إلغاء القيود على شراء أو استخدام الطائرات وقطع الغيار بسبب التهديد الذي تفرضه مثل هذه القيود على السلامة الجوية. ولاحظت اللجنة أن الموضوع مسألة متشعبة ومرحجة وحساسة تتطوي على عدد من المتضمنات بخلاف السلامة وحدها. وأدت المسألة إلى آراء قوية لكل جانب، ولكنها أيضاً مسألة لا تستطيع اللجنة حلها. ولاحظت اللجنة أيضاً أن كوبا قدمت ورقة مماثلة ((A37-WP/312 (EC/27)) إلى اللجنة الاقتصادية. وتقرر أن يسترعي رئيس اللجنة نظر رئيس المجلس إلى تلك المسألة، بما في ذلك الآراء المعرب عنها في اللجنة الاقتصادية والشواغل التي أعربت عنها كوبا ودول أخرى بصدد

عدم إحراز تقدم، الذي بذلت "مساعيه الحميدة" في هذه المسألة في مناسبات سابقة. وأحاطت اللجنة الفنية علماً بهذه المعلومات واتفقت على إحالة هذه المسألة الحساسة إلى نظر رئيس المجلس.

٣٩-٤٦ بالنظر إلى الأوراق العديدة المقدمة إلى اللجنة الفنية التي اقترحت بنوداً لبرنامج العمل غير ممولة حالياً، شدد أمين اللجنة على الأهمية التي يمثلها بالنسبة للمنظمة قيام مجلس الايكاو (A37-WP/239 (AD/17)) بإنشاء صندوق سلامة الطيران. وهدف هذا الصندوق هو تحسين سلامة الطيران المدني عن طريق اتباع نهج قائم على الأداء في تقديم المساعدة. وستحد الآلية من التكاليف الإدارية بينما تضمن أن المساهمات الطوعية في الصندوق تستخدم بطريقة مسؤولة ومفيدة وفي الوقت المناسب. وحث الأمين العام أيضاً جميع الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية والجمهور والأفراد من القطاع الخاص المرتبطة بالطيران المدني الدولي على تقديم مساهمات طوعية في صندوق سلامة الطيران.

٤٠-٤٦ قُدمت ورقات معلومات أيضاً من الهند (A37-WP/133 و A37-WP/91)، والاتحاد الروسي (A37-WP/205) وفنزويلا (A37-WP/204).