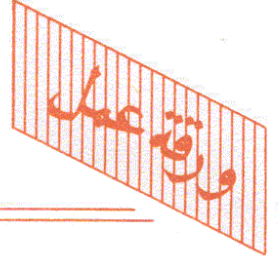




منظمة الطيران المدني الدولي



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

مشروع نص التقرير

بشأن

البنود رقم ٢٤ و ١-٢٤ و ٢-٢٤ و ٣-٢٤ و ٢٥ و ٢٦ من

جدول الأعمال

النص المرفق بشأن البنود رقم ٢٤ و ١-٢٤ و ٢-٢٤ و ٣-٢٤ و ٢٥ و ٢٦ مقدم الى
اللجنة الفنية للنظر فيه.

البند ٢٤ : خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)

١:٢٤ التقرير المرحلي عن خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)

١-٢٤:١ استعرضت اللجنة الوثيقة A35-WP/51، التي تتضمن تقريراً مرحلياً عن وضع خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية المقدمة طبقاً لقرار الجمعية العمومية A33-16. واعتبرت اللجنة أن الاجراء المعروض على الجمعية العمومية ينبغي أن يتضمن أهم البنود الواردة في الفقرة ٣-٦-١ من الوثيقة المنقحة لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (٢٠٠٤) والمرفقة بالوثيقة WP/51. وبناء على ذلك، فان اللجنة تتخذ الاجراء التالي:

(أ) أن تحيط علماً بالتقرير المرحلي بشأن خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP) التي تتضمنها الوثيقة A35-WP/51 وبالنسخة المرفقة التي جرى تحديثها من وثيقة الخطة العالمية للسلامة الجوية.

(ب) أن تحيط علماً بأهم مسائل السلامة الجوية التي حددت من خلال تحليل لاتجاهات الحوادث الأخيرة تتمثل في منع ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة، وفقدان السيطرة والعطب الفني.

(ج) تحث الدول على تأييد جهود الايكاو في انجاز أهداف ومهام الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٢-٢٤:١ خلال مناقشة الوثيقة A35-WP/116 (الاتحاد الروسي) بشأن استخدام بيانات أجهزة تسجيل رحلة الطيران، رأى البعض أن التطور السريع في مجال البرمجيات لإدارة برامج تحليل بيانات الطيران يمكن أن يقتضي من الايكاو أن تعد نموذجاً لكي تصل مثل هذه البرامج الى مرحلة النضج. ورأى البعض الآخر أن تخفيض حدود كتلة الطائرات اللازمة لتشغيل هذه البرامج سيخلف آثاراً اقتصادية. وفي ضوء المناقشة بشأن هذا الموضوع، وافقت اللجنة على ما يلي:

(أ) أن تضع الايكاو مواد ارشادية لبرامج تحليل بيانات الطيران، مع مراعاة أن تكون هذه البرامج غير جزائية.

(ب) أن تدرس الايكاو جدوى تخفيض حدود الكتلة للطائرات اللازمة لأن تشملها برامج تحليل بيانات الطيران.

٣-٢٤:١ خلال مناقشة الوثيقة A35-WP/144 (فرنسا)، بشأن مراعاة تطور مواصفات نظم تسجيل بيانات الطيران، فان الأمين العام، واذ يدعم كفاءة مسجلات الطيران لأغراض التحقيق في الحوادث، أشار الى أن نقص الموارد قد أدى الى أن فريق خبراء مسجلات الرحلات الجوية لم يكن نشطاً في السنوات الأخيرة، لكن التعيينات الجارية ينبغي أن تساعد على معالجة هذه المسألة في المستقبل القريب. وأوضح أحد الوفود أن هناك عمل كبير قد أنجزته بالفعل المجموعات الصناعية بشأن المواصفات الجديدة لمسجلات الطيران. وبالنظر الى الوقت الطويل السابق اللازم لأحكام مسجلات الطيران الجديدة، اعتبر من المهم أن يبدأ العمل بشأن هذه المهمة بأسرع ما يمكن.

٢٤:١-٤ بالنظر الى المناقشة، قدمت اللجنة القرار التالي الى الجلسة العامة لكي تعتمده:

قرار أعدته اللجنة الفنية وأوصت بأن تعتمد الجمعية العمومية

القرار 24/xx

مراعاة تطور المواصفات المتعلقة بأجهزة تسجيل بيانات الطيران

ان الجمعية العمومية:

أذ تعتبر أن الهدف الأساسي للمنظمة يتمثل في ضمان السلامة الجوية المدني في العالم بأسره.

وأنه تعتبر أن وضع القواعد القياسية يساهم في تحقيق هذا الهدف.

وأنه تقر بأهمية مسجلات بيانات الطيران.

وأنه تقر بضرورة اعداد مواصفات تلك النظم.

١ - توجه المجلس الى استئناف عمله بشأن مسجلات الطيران بأسرع وقت ممكن وأن يعطي أولوية للمشاكل الناجمة عن البحث عن تلك النظم واستعادتها فضلا عن تقادمها وعدم كفاية عدد البارامترات المسجلة وضرورة وجود تسجيل بالصورة لمقصورة القيادة.

٢ - تطلب الى المجلس أن يقدم تقريرا عن الدورة القادمة للجمعية العمومية بشأن تنفيذ هذا القرار.

٢٤-١:٥ قدمت اللجنة الأوروبية للطيران المدني الوثيقة A35-WP/157، التي اقترحت أن تضع الايكاو نمودجا عالميا قياسيا لتنفيذ نظم ادارة السلامة الجوية وأوضح أنه يمكن الاستفادة من مجموعة اتصال غير رسمية لوضع توصيات نحو تحقيق تناسق عالمي في اعداد الأحكام الصادرة عن الايكاو في مجال التطبيق الموحد لادارة سلامة الحركة الجوية. وذكّرت اللجنة بالتوصية ١/٢ والتوصية ٢/٢ الصادرتين عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية اللتين تناولتا ضرورة وضع اطار خاص بالسلامة العامة وتنفيذ برامج ادارة السلامة الجوية في خدمة الحركة الجوية، مع ملاحظة أن الايكاو واصلت العمل اللازم من خلال مجموعات خبراء عديدة تابعة للجنة الملاحة الجوية والأمانة العامة. وأشار أيضا الى أن الأمانة العامة شكلت مجموعة عمل داخلية لمواصلة تناسق أحكام الايكاو المتعلقة بادارة السلامة في مجال الحركة الجوية. ووافقت اللجنة على أن تصدر الايكاو توصيات تتعلق بتحقيق تناسق عالمي في التطبيق الموحد بتنفيذ أحكام الايكاو فيما يخص ادارة السلامة في مجال الحركة الجوية وتشجيع مجموعات اقليمية غير رسمية على القيام بعمل تكميلي، بحيث قد تفيد نتائج الايكاو في انجاز عملها. واتفق أيضا على أنه نظرا لبلوغ عمل الايكاو وهذه المجموعات غير الرسمية مستوى النضج، قد يكون من الملائم عقد محفل عالمي لاعتماد نموذج قياسي يتعلق بادارة السلامة الجوية تستفيد منه الدول في تنفيذ نظم ادارة السلامة الجوية.

٢٤-١:٦ قدم الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية الوثيقة A35-WP/165 التي أعربت عن آراء مفادها أنه ينبغي تنسيق اجراءات تحديد مستوى الطيران، وحثت على اعتماد جدول مستويات الطيران المستقيم الواردة في الملحق الثاني للايكاو - قواعد الجو، المرفق ٣ على نطاق عالمي. وذكّرت اللجنة بأن المؤتمر الحادي عشر للطيران المدني عالج هذه المسألة التي تشير، بوجه خاص الى الصعوبات الموجودة في العلاقة الترابطية بين المجالات الجوية حيث تستخدم وحدات قياسية مختلفة وأن بعض الدول استخدمت الجداول المترية في مستويات الطيران المستقيم التي تختلف عن جدول

الايكاو الوارد في الملحق الثاني. وأحيط علماً بأن المؤتمر وافق على اصدار توصية (4/9) تشجع الدول على تطبيق هيكل موحد لمستويات الطيران المستقيم طبقاً لجدول مستويات الطيران المستقيم والمعبر عنها بالأمتار أو الأقدام، على النحو المبين في الملحق الثاني وأن الايكاو اتخذت بالفعل الاجراءات لاحاطة الدول بهذه التوصية. وعلمت اللجنة أيضاً أن لجنة الملاحة الجوية، عند استعراض التوصية 4/10 الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية، شجعت الايكاو على مواصلة دراسة هيكل موحد لمستويات الطيران المستقيم، أنها قررت عدم اتخاذ اجراءات أخرى، لأنه لا يوجد قلق شديد إزاء السلامة الجوية بمرر مواصلة بذل الجهود ووافقت اللجنة على أهمية هذه المسألة وأنه سيكون مفيداً جداً للسلامة الجوية والكفاءة اذا ما طبقت جميع الدول هيكلًا موحدًا لمستويات الطيران المستقيم طبقاً لجدول المستويات الطيران المستقيم المعبر عنها بالأمتار أو الأقدام، المبين في الملحق الثاني. وفيما يخص ضرورة السير قدماً نحو وحدة واحدة لقياس الارتفاعات، أقرت اللجنة أن ذلك سيظل هدفاً طويل الأمد بالنسبة للايكاو، لكنه لا يتوقع احراز أي تقدم في المستقبل المنظور. وبالنظر الى الجوانب المحتملة المتعلقة بالسلامة الجوية، فان اللجنة شعرت بأنه ينبغي التمعن أكثر في هذه المسألة حسبما تسمح به الظروف.

٧:١-٢٤ وخلال مناقشة الوثيقة A35-WP/192 (الأياتا) بشأن تجميع وتقاسم بيانات السلامة، تم توضيح أن الاشارة الى تقارير الوقائع تضمنت تقارير صادرة عن طاقم الطيران، وطاقم المقصورة وجهات محتملة أخرى تعنى بتقديم التقارير. وعند الاقرار بحاجة المجلس الى النظر في مسائل الموارد، اتفقت اللجنة على توجيه المجلس الى ما يلي:

أ) وضع أحكام لتبادل معلومات السلامة الناجمة عن بيانات الحوادث فيما بين منظمات السلامة، الأمر الذي يبذل المخاوف بشأن السرية والاجراءات الجزائية؛

ب) توسيع نطاق إدارة بيانات السلامة للايكاو لكي يتم استخدام تحليل اتجاه الحوادث والعوامل المسببة بشكل فعال لفهم الأخطار التي تحيط بالسلامة التشغيلية للطيران وإدارتها بشكل أفضل.

٨:١-٢٤ أحاطت اللجنة علماً بالوثيقة A35-WP/239 التي قدمتها جمهورية ايران الاسلامية بشأن "الأحكام والبيانات المتعلقة بالوزن والتوازن في تقارير الحوادث والوقائع وملخصات نظام الابلاغ ببيانات حوادث ووقائع الطيران (ADREP)".

البند ٢٤: خطة الايكاف العالمية للسلامة الجوية (GASP)

٢٤-١: حماية مصادر المعلومات عن السلامة الجوية وحرية تداول هذه المعلومات

٢٤-١:١: حماية مصادر المعلومات عن السلامة الجوية وحرية تداول هذه المعلومات

٢٤-١:١:١ نظرت اللجنة في الوثيقة A35-WP/52 التي ورد طيها مشروع قرار الجمعية العمومية عن حماية المعلومات المرتبطة بالسلامة الجوية المقدمة بشكل طوعي. وسوف يشار الى أن عددا من المبادرات داخل مجتمع الطيران المدني الدولي كان يتعلق بحماية مصادر معلومات السلامة الجوية، بما في ذلك المعلومات عن تحقيقات حوادث ووقائع الطيران ونظم تحصيل بيانات السلامة من سوء استخدامها. وقد تمس الجهود الرامية الى حماية معلومات السلامة التوازن بالغ الحساسية للمصالح بين الحاجة لحماية معلومات السلامة الجوية والمسؤولية عن تحقيق العدالة. وخلال المناقشة، تم التعبير عن رأي مفاده أنه من المهم حماية معلومات السلامة المقدمة بشكل طوعي بل وجميع المعلومات الأخرى المرتبطة بالسلامة. كما تم التعبير عن رأي مفاده أنه من المهم التمييز بين مستويات الحماية التي تطبق، أي أن ليس مجمل المعلومات المرتبطة بالسلامة يمكن أن يحظى بنفس الدرجة من الحماية. وعبر رأي آخر عن ابراز الطبيعة الحساسة للمسألة وتأييد النهج المتوازن الوارد في الوثيقة A35-WP/52.

٢٤-١:١:٢ على ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على تقديم القرار التالي الى الجلسة العامة لاعتماده:

قرار أعدته اللجنة الفنية وتوصي بأن تعتمده الجمعية العمومية

القرار 24/xx

حماية مصادر المعلومات عن السلامة الجوية وحرية تداول هذه المعلومات

ان الجمعية العمومية،

لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلا في تأمين السلامة الجوية المدني الدولي في العالم أجمع.

واعترافا منها بأهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين أصحاب المصلحة في نظام الطيران.

واعترافا منها بأن حماية معلومات السلامة من الاستعمال غير الملائم أساسي لضمان استمرار توافر معلومات السلامة ذات الصلة، وبهدف التمكن من اعتماد تدابير وقائية سليمة في الوقت المناسب.

وإذ يساورها القلق إزاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة في الإجراءات الجزائية وإجراءات إنفاذ القوانين، وقبول هذه المعلومات كأدلة في الإجراءات القضائية.

وإدراكا منها بأن استخدام معلومات السلامة لأغراض أخرى بخلاف أغراض السلامة قد يعوق توفير مثل هذه المعلومات، مما يؤثر تأثيرا ضارا على السلامة الجوية.

وإذ تعتبر أن من الضروري تحقيق توازن بين الحاجة الى حماية معلومات السلامة والحاجة الى تحقيق العدالة على النحو الملائم.

واعترافاً منها بأن التقدم التكنولوجي قد جعل من الممكن انشاء نظم جديدة لجمع بيانات السلامة ومعالجتها وتبادلها، مما نتج عنه ظهور مصادر متعددة لمعلومات السلامة، التي تعد ضرورية لتحسين السلامة الجوية. **وإذ تلاحظ** أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة الى القوانين واللوائح الوطنية في كثير من الدول، قد لا تعالج بشكل كاف حماية معلومات السلامة.

١- **تكلف** المجلس باعداد الارشادات القانونية المناسبة التي تساعد الدول على سن القوانين واللوائح الوطنية لتوفير حماية **ملائمة** **الفعالة** للمعلومات المستمدة من **جميع** نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، **سواء أكانت الزامية أو طوعية**، مع السماح بتحقيق العدالة على النحو الملائم في الدولة.

٢- **تحث** كل الدول المتعاقدة على أن تفحص تشريعها الحالي وأن تعدّل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح لتوفير الحماية **الملائمة** **الفعالة** للمعلومات المستمدة من **جميع** نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، وذلك بالاستناد، قدر الامكان، الى الارشادات القانونية التي تعدها الايكاو.

٣- **تكلف** المجلس بتقديم تقرير مرحلي الى الدورة المقبلة العادية للجمعية العمومية بشأن هذه المسألة.

٢٤-١:١-٣ نظر الاجتماع في الوثيقة A35-WP/228 التي قدمتها فرنسا والتي سردت بها الصعوبات المرتبطة بحماية بيانات السلامة المجمع في اطار تحقيقات الحوادث أو خارجه. كما أحاطت الجلسة علماً بأن الوثيقة WP/228 اقترحت أنه ينبغي اعتبار مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في الوثيقة WP/52 على أنه يحمي جميع مصادر بيانات السلامة بما في ذلك تلك الخاضعة للأحكام الواردة بالملاحق.

٢٤-١:١-٤ نظراً لأن اللجنة التنفيذية استعرضت معظم الوثيقة A35-WP/152، دعيت اللجنة الفنية للنظر في القسم الخاص بنظم ادارة السلامة والاستنتاجات اضافة الى الاجراء المعروض الوارد في الفقرة ١٤ ج). واستناداً الى المناقشات، وافقت اللجنة على أنه ينبغي للدول اعتماد الأحكام التنظيمية التي تفرض على مشغلي الطائرات ووكلاء التشغيل الإبلاغ عن جميع الوقائع والحوادث التي تطرأ في مطارات الدولة (بما في ذلك ساحة وقوف الطائرات) الى السلطات المختصة ومشغلي المطار المعنيين.

٢٤-١:١-٥ أحاطت اللجنة علماً بالوثائق WP/91 و 92 و 105 و 260.

البند ٢٤ : خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)
٢-٢٤ : التقدم المحرز في برنامج الايكاو لمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة

١:٢-٢٤ التقدم المحرز في برنامج الايكاو لمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة

١-٢-٢٤-١ قدم الأمين العام الوثيقة A35-WP/59 التي ذكرت حدوث انخفاض كبير في عدد الحوادث المميتة الناتجة عن ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة. وأعربت اللجنة عن مواصلة دعمها لبرنامج الايكاو لمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة. واعتبر أن هذا البرنامج يساهم بشكل كبير في تخفيض معدل الحوادث في العالم.

٢-٢-٢٤-٢ استنادا الى المناقشة، وافقت اللجنة على حث الدول على تنفيذ الأحكام المرتبطة بمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة خاصة تلك المرتبطة بأجهزة الانذار بالاقتراب من الأرض المزودة بوظيفة استباقية لتجنب الارتفاعات، وتصميم وتنفيذ عمليات الاقتراب مع التوجيه الرأسي، وتوفير بيانات الكترونية للارتفاعات والعوائق.

٣-٢-٢٤-٣ اضافة الى ذلك، أحاطت اللجنة علما باهتمام بالمعلومات الواردة في الوثيقة A35-WP/108 التي أبرزت التحليل الذي أجرته لجنة الطيران المشتركة بين الدول والاجراءات المتخذة لمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة. وأثناء تعليق الرابطة الدولية لاتحادات مراقبي الحركة الجوية على تحليل الأخطاء الذي يقوم به مراقبو الحركة الجوية، حسبما ورد في الوثيقة A35-WP/108، فانها أشارت الى أن الأخطاء المذكورة غير مقبولة وأشارت الى أن السلطات المعنية ينبغي أن تتخذ التدابير اللازمة.

٤-٢-٢٤-٤ عبرت ايطاليا عن آرائها في الوثيقة A35-WP/243 بشأن اعداد المزيد من القواعد والاجراءات الفنية المرتبطة بالتوجيه الرأسي لعمليات الاقتراب، ودعت الجمعية العمومية الى تكليف المنظمة باعداد قواعد ومواد ارشادية لدعم التوجيه الرأسي لعمليات الاقتراب.

٥-٢-٢٤-٥ أشار الأمين الى أن برنامج العمل الفني للمنظمة في مجال الملاحة الجوية يشتمل بالفعل على اعداد قواعد ومواد ارشادية لدعم التوجيه الرأسي لعمليات الاقتراب. وطلبت اللجنة من المنظمة الاسراع في اعداد مثل هذه القواعد والمواد الارشادية بغية أن تستكمل في غضون سنتين.

٦-٢-٢٤-٦ أحاطت اللجنة علما بالمعلومات التي قدمتها جمهورية كوريا في الوثيقة A35-WP/191 والتي عرضت نتائج ناجحة تم الحصول عليها من برامج كفاءة جودة عمليات الطيران، مما يحول دون ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة من خلال عمليات الاقتراب المتوازن.

البند ٢٤ : خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)

٢٤-٣ : برنامج تعزيز السلامة الجوية

٢٤-٣-١ : برنامج تعزيز السلامة الجوية

٢٤-٣-١-١ : قدم الأمين الوثيقة A35-WP/60 التي عرضت مفهوم برنامج تعزيز السلامة الجوية وأهدافه وعناصره الأساسية. وصمم هذا البرنامج بحيث يوفر أمثلة عامة عن الاجراءات الفنية لمفتشي ادارات الطيران المدني، ولتسهيل تبادل المعلومات فيما يرتبط بأوجه القصور التي تم تحديدها والمساعدة المتوفرة بغرض معالجتها.

٢٤-٣-١-٢ : عبرت اللجنة عن تقديرها ودعمها لبرنامج تعزيز السلامة الجوية.

٢٤-٣-١-٣ : أحاطت اللجنة علما بالمعلومات الواردة A35-WP/60، وطلبت الى المجلس تقديم تقرير مرحلي الى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية بهذا الشأن.

٢٤-٣-١-٤ : أحاطت اللجنة علما بالمعلومات التي قدمتها باكستان في الوثيقة A35-WP/204 فيما يرتبط بالتحديات التي تواجه الدول وجهودها لتعزيز السلامة الجوية.

البند ٢٥ : قواعد عالمية لتصميم الطائرات

١:٢٥ استعرضت اللجنة الفنية الوثيقة A35-WP/53 المقدمة من الولايات المتحدة، والوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA)، وسلطات الطيران المشتركة (JAA) بخصوص مبادرة القواعد العالمية لتصميم الطائرات، التي تهدف الى ارساء نظام موحد لترخيص الطائرات. ولاحظت اللجنة أن مجموعة العمل الدولية التي أنشأتها الادارة الفيدرالية للطيران (FAA) وسلطات الطيران المشتركة (JAA) كانت قد أتمت عمليا بهدف وضع قواعد عالمية لتصميم الطائرات، وأنها قررت أن معظم القواعد الوطنية لصلاحيات الطائرات وترخيصها كانت مستندة الى قواعد الطيران الفيدرالية الأمريكية (FAR's) وقواعد الطيران الأوروبية (JAR's) أو أنها شبيهة بها. وبالنظر الى الأنشطة الانتقالية التي تحدث في أوروبا حيث تقوم الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية بتحديد شروط الترخيص، ولعدم قدرة سلطات الطيران المشاركة على توفير الموارد لأعمال جديدة، بسبب القضايا الأخرى الملحة المتعلقة بالسلامة، فان العمل بشأن عملية الترخيص الموحدة توقف الى أجل غير مسمى. وتم تشجيع الدول المتعاقدة على استخدام قواعد الطيران الفيدرالية وقواعد الطيران الأوروبية (JAR's و FAR's) باعتبارها قواعدها المرجعية لتصميم الطائرات.

٢:٢٥ استعرضت اللجنة الفنية الوثيقة A35-WP/61 المقدمة من أمانة الايكاو بخصوص اجراءات تنفيذ القرار A33-11 بعنوان: قواعد عالمية لتصميم الطائرات. وأحاطت اللجنة علما بأن المؤتمر الدولي للسلامة الجوية المشترك بين الولايات المتحدة وأوروبا من ٧ الى ٢٠٠٤/٦/١١ في فيلادلفيا (الولايات المتحدة) كان قد أكد أن المبادرة الرامية الى وضع قواعد عالمية موحدة قد توقفت الى أجل غير مسمى، ودعم المؤتمر نية الايكاو في رصد وتأييد عملية التنسيق. وتم التأكيد في هذا الاجتماع على أن مبادرة القواعد العالمية الموحدة قد توقفت الى أجل غير مسمى.

٣:٢٥ استعرضت اللجنة كذلك الوثيقة A35-WP/69 التي قدمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي بشأن الاستعراض الشامل لصناعة الطيران عن تطبيق قرار الجمعية العمومية رقم A33-11. وأحاطت اللجنة علما بأراء صناعة الطيران عن الحاجة الى تحديد الأولويات في أنشطة التنسيق العالمية ومواصلة العمل بشأنها.

٤:٢٥ كانت الوثيقة A35-WP/267 التي قدمتها جمهورية ايران الاسلامية تتعلق بأهمية الجهود المشتركة للدول الكبرى في التصميم والبناء بالنسبة لوضع أسلوب عالمي منسق للتصميم والبناء وعملية اصدار الاجازات للطائرات. وأحاطت اللجنة علما بالحاجة الى نهج منسق دولي وضرورة مشاركة الايكاو في هذا التنسيق.

٥:٢٥ أحاطت اللجنة علما بالقدر الكبير من التنسيق في العمل بين الهيئة الفدرالية للطيران (FAA) وسلطات الطيران المشتركة (JAA) والوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA) كما تم التوصل الى درجة من النضج. وأشارت اللجنة الى الحاجة لنهج دولي منسق اضافة الى مشاركة الايكاو في التنسيق. وأشار الى أن قواعد الطيران الفدرالية الأمريكية وقواعد الطيران الأوروبية هي والقواعد الصادرة عن الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران من حيث الأمر الواقع قواعد عامة ويمكن أن تستخدمها معظم الدول وليس جميعها. الا أن هذه القواعد ليست الوسيلة الوحيدة لاستيفاء شروط السلامة. واعترفت اللجنة بأنه يمكن الربط بين اللوائح التنظيمية المفصلة والقواعد القياسية والتوصيات كوسيلة من وسائل الالتزام بالأحكام ولكن لا ينبغي أن توضع في الملاحق، وذلك تمشيا مع الاقتراحات المقدمة لتعديل سياسة الايكاو بشأن المواصفات الفنية المفصلة (انظر الفقرة ٤:٢٢ من التقرير بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال). ولذلك، اتفق على أنه بدلا من اتباع نموذج تصميم عالمي واحد، توجد حاجة للتركيز على عملية مشتركة لاصدار التراخيص. كما تم الاعتراف بأن صناعة الطيران سوف تستفيد بشكل كبير من مثل هذه العمليات المشتركة لاصدار التراخيص. كما توجد حاجة الى وجود

مجموعة مشتركة من الشروط الأساسية ويكون معترفا بها عالميا، كأساس لعملية اصدار التراخيص المشتركة، وأن الايكاو ينبغي أن تراجع الشروط الواردة في الملحق الثامن – صلاحية الطائرات للطيران بناء على ذلك. وفي هذا السياق أحاطت اللجنة علما بأن تعديلات دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760)، التي من المخطط أن تدرج في عام ٢٠٠٦، سوف تتطرق الى عمليات ترخيص الطرازات والانتاج.

٦:٢٥ استنادا الى ما تقدم، وافقت اللجنة على أنه ينبغي للجمعية العمومية أن تشجع الدول على ما يلي:

(أ) تحديد الأحكام التي يمكن تنسيقها والتي وصلت الى مرحلة من النضج بحيث يمكن اصدارها وترتيب الأولويات فيما بينها وتنفيذها.

(ب) بناء على اجراءات الترخيص، تزويد الايكاو بالشروط الأساسية المشتركة التي يمكن اضافتها في الملحق الثامن بوصفها اجراءات مشتركة للترخيص.

(ج) الدعوة الى زيادة المشاركة من الجهات المصنعة ومستخدمي المجال الجوي.

البند رقم ٢٦ : قرارات الجمعية العمومية التي يجب توحيدها أو اعلان عدم سريانها

١:٢٦ كانت الجلسة العامة قد أحالت الى اللجنة الفنية المرفق (ب) بالوثيقة A35-WP/33 بشأن قرارات الجمعية العمومية التي يجب توحيدها أو اعلان انتهاء سريانها، ووافقت اللجنة على توصيات المجلس بأن يعلن انتهاء سريان القرار A22-14 بخصوص المشكلات الفنية والاقتصادية المتعلقة بادخال الطائرات الأسرع من الصوت في الخدمة التجارية.

- انتهى -