



## المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا

مونتريال - ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١

مشروع نص التقرير عن  
مسار السلامة

مشروع التقرير المرفق عن البند ٢ من جدول الأعمال (البندان الفرعيان ٢-١ و ٢-٢) مقدم من أجل إقراره من جانب مسار السلامة لعرضه على الجلسة العامة.



## البند ٢ من جدول الأعمال: الاستراتيجية والسياسة العامة

١-٢: "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP)، وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية

١-٢ تناول هذا البند من جدول الأعمال المنجزه لتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004 - GASP) وكذلك النقّدم المحرز في تنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية.

٢-٢ واستُعرضت في إطار مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/6-SAF/3، التي قَدّمتها الأمانة العامة، والتي تحتوي على اقتراحات لإعداد "الخطة العالمية للسلامة الجوية". وعرضت ورقة العمل المواضيع المقترحة لمشروع طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ للخطة العالمية للسلامة الجوية وكذلك اقتراح لتحديث أهداف ومؤشرات "الخطة العالمية للسلامة الجوية" كي يوافق عليها المؤتمر من حيث المبدأ. وسيُنظر في توصيات المؤتمر، وكذلك التعليقات الواردة من خلال الاستبيان عن تحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" للمشروع النهائي للخطة العالمية للسلامة الجوية للموافقة عليه خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٢.

٣-٢ واستُعرضت في إطار مسار السلامة ورقات العمل التالية فيما يخص التعليقات على طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية": ورقة العمل HLCC 2021-WP/13-SAF/10، التي قَدّمتها سلوفينيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه<sup>١</sup> وغيرها من الدول الأعضاء في "اللجنة الأوروبية للطيران المدني"<sup>٢</sup> والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ وورقة العمل HLCC 2021-WP/28-SAF/15، التي قَدّمتها باراغواي وبرعاية مشتركة من الأرجنتين وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية-البوليفارية)؛ وورقة العمل HLCC 2021-WP/98-SAF/76، التي قَدّمتها جمهورية كوريا؛ وورقة العمل HLCC 2021-WP/117-SAF/90، التي قَدّمتها الصين؛ وورقة العمل HLCC 2021-WP/126-SAF/99، التي قَدّمتها سنغافورة، وبرعاية مشتركة من أستراليا وبنغلاديش والصين وفيجي وأندونيسيا وتايلاند و"مؤسسة سلامة الطيران" (FSF) و"اتحاد النقل الجوي الدولي" (الأياتا)؛ وورقة العمل HLCC 2021-WP/58-SAF/43 التي قَدّمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO). وجرت الموافقة في إطار مسار السلامة على ما يلي: الحاجة إلى مواصلة تطوير "الخطة العالمية للسلامة الجوية"، مع التركيز على تنقيح عملية تحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية"، بما في ذلك المواءمة مع الخطط العالمية الأخرى وتنقيح أهداف وغايات ومؤشرات "الخطة العالمية للسلامة الجوية"؛ وتأثير أحداث اضطراب قطاع الطيران على المستوى العالمي، بما في ذلك جائحة فيروس كورونا، على التخطيط الاستراتيجي للسلامة؛ وزيادة تعزيز النهج القائم على الأداء وتحسين قدرات إدارة المخاطر على المستويات العالمي والإقليمي والوطني. وأُعرب في إطار مسار السلامة عن الدعم الواسع للمواضيع المقترحة لمشروع طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" وأُتفق على ضرورة قيام "مجموعة دراسة الخطة العالمية للسلامة الجوية" بالنظر في الوسائل المناسبة لمُراعاة إسهامات المؤتمر والاستبيان، في إطار التحضير للموافقة لاحقاً على "الخطة العالمية للسلامة الجوية" خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للايكاو.

٤-٢ وأُحيط علماً في إطار مسار السلامة بالحاجة إلى أن تدرج "المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ" (PIRGs) و"المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية" (RASGs) مسألة معالجة تأثير فيروس كورونا في جدول أعمالها وبرامج عملها، من أجل تحقيق التعافي الآمن. كما أُتفق في إطار مسار السلامة على استكشاف آلية تُمكن من تحديد الأولويات ضمن المشاريع

<sup>١</sup> النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا واسبانيا والسويد.

<sup>٢</sup> ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا ومولدوفا وموناكو والجزل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا الشمالية وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

وفقاً للاحتياجات والأوضاع العالمية وتسريع التنفيذ على أساس عملية إعادة ترتيب الأولويات، مع مراعاة الآثار المترتبة على الميزانية.

٥-٢ وفي ضوء المناقشة، أُنقِ في إطار مسار السلامة على التوصية التالية:

التوصية ٢-١/١ - مشروع طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP, Doc 10004)

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) توافق على إدراج الأهداف والمؤشرات المقترحة في مشروع طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية"؛

ب) توافق، من حيث المبدأ، على قائمة الاقتراحات، بما في ذلك التعديلات على أساس التعليقات المقدمة ونقل المحتويات المتعلقة بدعم التنفيذ إلى المواد الإرشادية، بالنسبة لمشروع طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية"؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

ج) تراعي المعلومات المنبثقة عن المؤتمر وعن الاستبيان للموافقة لاحقاً على طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" خلال الدورة الحادية والأربعين من الجمعية العمومية.

٦-٢ واستعرضت في إطار مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/7-SAF/4، التي قدمتها الأمانة العامة، وتتضمن موجزاً للمواد الإرشادية والأدوات والأنشطة التي اضطلعت بها الإيكاو لمساعدة الدول على تنفيذ "الخطط الوطنية للسلامة الجوية" (NASPs)، وذلك تماشياً مع "الخطة العالمية للسلامة الجوية". كما نوقشت التعليقات الواردة من بعض الدول عن التقدم المحرز في تنفيذ "الخطط الوطنية للسلامة الجوية" الخاصة بها وكذلك الصعوبات المطروحة. وفي إطار مسار السلامة أيضاً، استعرضت ورقة العمل HLCC 2021-WP/48-SAF/33، التي قَدَمَتها "اللجنة الأفريقية للطيران المدني" (لجنة أفكاك) بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية متعاقدة<sup>٣</sup>، بشأن الصعوبات التي تُعزى إلى جائحة فيروس كورونا منذ عام ٢٠٢٠، واقتراح استراتيجي لتعزيز أنشطة ومبادرات "مجموعة السلامة الجوية الإقليمية" (RASG). وجرى الإقرار في إطار مسار السلامة بالصعوبات الواردة في الورقة ولكنه أُحيط علماً بأن الإجراءات تتجاوز نطاق "الخطة العالمية للسلامة الجوية" وتتناول العمليات الشاملة. وأُحيط علماً في إطار مسار السلامة بأنه من الأفضل تناول هذه الإجراءات من خلال "المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية" ويمكن مُراعاتها عند تنقيح الخطط الإقليمية للسلامة الجوية.

٧-٢ واستعرضت في إطار مسار السلامة الورقات التالية المتعلقة بتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية: ورقة العمل HLCC 2021-WP/89-SAF/67، التي قَدَمَتها بنغلاديش؛ وورقة العمل HLCC 2021-WP/92-SAF/70، التي قَدَمَتها البرازيل ويدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة-المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية-البوليفارية)؛ وورقة العمل HLCC 2021-WP/121-SAF/94، التي قَدَمَتها سنغافورة و"مؤسسة سلامة الطيران" والأياتا. وأُنقِ في إطار مسار السلامة على ضرورة أن تواصل الإيكاو جهودها لتحديث المواد والأدوات الإرشادية الحالية المتعلقة بتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية، مع التركيز على التفاعل المتوقع فيما يخص "برامج السلامة الوطني" والخطط الوطنية للسلامة الجوية؛ ومؤشرات أداء السلامة، وتجميع وتبادل وتحليل بيانات السلامة من أجل إعداد ورصد

<sup>٣</sup> - الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وكابو فيردي والكاميرون وجمهورية إفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإيسواتيني وإثيوبيا واليابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية؛ ومواصلة إعداد "مبادرات تحسين السلامة" (SEIs) لمواجهة الصعوبات التنظيمية والمخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية. وجرى الإقرار في إطار مسار السلامة بالدور الرئيسي الذي تقوم به "المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية" في إعداد وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية؛ وكذلك العمل الذي اضطلع به لإعداد "خطة العمل العالمية للحيلولة دون الخروج عن المدرج" (GAPPRE) لتناول الفئات عالية الخطورة للحوادث الواردة في "الخطة العالمية للسلامة الجوية". واتفق في إطار مسار السلامة على الحاجة إلى قيام "مجموعة دراسة الخطة العالمية للسلامة الجوية" بالنظر في الوسائل المناسبة لمراعاة إسهامات المؤتمر لتنقيح المواد الإرشادية الحالية للإيكاو والأدوات التي تدعم تنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية، بما يتوافق مع "الخطة العالمية للسلامة الجوية".

٨-٢ وفي ضوء المناقشة، اتفق في إطار مسار السلامة على التوصية التالية:

#### التوصية ٢-١/٢ "إعداد وتنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية"

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) إعداد وتنفيذ "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" الخاصة بها، بناء على قرار الجمعية العمومية ٤٠-١: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية"؛

(ب) استخدام المواد الإرشادية والأدوات الحالية التي وضعتها الإيكاو لإعداد وتنفيذ "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" الخاصة بها؛

(ج) تقديم أحدث نسخة من "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" لنشرها على الموقع الإلكتروني العام بشأن "الخطة العالمية للسلامة الجوية"؛

(د) تقديم اقتراحات للإيكاو بخصوص تحديث المواد الإرشادية المتعلقة بالخطط الوطنية للسلامة الجوية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(هـ) تقديم تقرير عن إعداد الخطط الوطنية للسلامة الجوية إلى الجمعية العمومية خلال الدورة الحادية والأربعين؛

(و) مواصلة تحسين مبادرات جمع المعلومات المتعلقة بالسلامة لكي تستفيد منها الدول في تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية وتمكينها من رصد التقدم الذي تحرزه لتحقيق أهداف وغايات السلامة الوطنية الخاصة بها، بما يتوافق مع "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة الإقليمية للسلامة الوطنية" وكذلك تنفيذ أحكام إدارة السلامة.

### البند ٢ من جدول الأعمال: الاستراتيجية والسياسة العامة

#### ٢-٢ القدرة التنظيمية المتطورة في مجال الطيران

٩-٢ استُعرضت في إطار مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/11-SAF/8، التي قَدّمتها الأمانة العامة، وورقة

العمل HLCC 2021-WP/38-SAF/25، التي قَدّمتها بيرو ودعمتها الأرجنتين وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي

وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية-البوليفارية)، وورقة العمل

HLCC 2021-WP/41-SAF/28، التي قَدّمتها غيانا وبدعم من الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وإكوادور وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام

وأوروغواي وفنزويلا، وورقة العمل HLCC 2021-WP/129-SAF/102 التي قَدّمتها جنوب أفريقيا، وورقة العمل

HLCC 2021-WP/91-SAF/69 التي قَدّمتها البرازيل، وورقة العمل HLCC 2021-WP/47-SAF/32، وورقة العمل

١٠-٢-٣٦ HLCC 2021-WP/51-SAF/36، وورقة العمل HLCC 2021-WP/52-SAF/37 وورقة العمل HLCC 2021-WP/44-SAF/29، التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية متعاقدة<sup>٤</sup>، وركزت على أهمية تعزيز وتحسين القدرات التنظيمية من جانب أنشطة المراقبة، وتدريب العاملين في مجال الطيران، وإعداد الإرشادات والأدوات والإجراءات لمساعدة الدول على إدارة التغييرات وتنظيم الرقمنة في مواجهة التغييرات السريعة على مستوى التكنولوجيا والجائحة. وقد أُحيط في إطار مسار السلامة علماً بالخبرات والصعوبات التي نوقشت في ورقات العمل. وأُثِّق في إطار مسار السلامة على ما يلي: ينبغي أن تُقرّ الدول بالتغييرات التكنولوجية والابتكارات في مجال الطيران وأن تضع على وجه السرعة سياسات وإجراءات تنظيمية لاحتضان التقدّم في مجال التكنولوجيا، وتوطيد التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية لبناء المهارات والخبرات في ضوء التقدّم التكنولوجي والابتكار. ودعم الحاجة إلى زيادة تطوير هذه الجوانب في التوصية.

١٠-٢-٣٧ كما استُعرضت في إطار مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/29-SAF/15 التي قدّمتها الأياتا وأبرزت الفرص الإضافية لإدارة السلامة التي يتيحها "التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة" (CBTA) وحدد الصعوبات المرتبطة باستخدام بيانات التدريب التجريبي لأغراض السلامة وتحديد معايير الكفاءة لاستخدامها من قبل مدربي الطيران والمقيمين وسلطات الترخيص الحكومية. وأُثِّق في إطار مسار السلامة على أن تنظر الإيكاو في دمج بيانات "التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة" في نظم إدارة السلامة وكذلك التنسيق العالمي لمعايير أداء الموظفين التشغيليين في إطار برامج "التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة"، وذلك للتأكد من الاعتراف الدولي بالتدريب ودعم الحاجة إلى زيادة تطوير ذلك في التوصية.

١١-٢-٣٨ وأُحيط علماً بورقتي المعلومات اللتين قدّمتها المملكة المتحدة (HLCC-WP/210-SAF/140) والولايات المتحدة (HLCC-WP/201-SAF/136).

١٢-٢-٣٩ وفي ضوء المناقشة، أُثِّق في إطار مسار السلامة على التوصية التالية:

**التوصية ١/٢-٢ - تعزيز القدرات التنظيمية، ونهوج التدريب الجديدة وتحسين مستوى الإجراءات والأدوات الحالية لمواكبة التغييرات في مجال الطيران**

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) أن تُقرّ بالتأثير الهام الذي تتركه التغييرات في مجال الطيران على الكفاءات المطلوبة للعاملين في مجال التنظيم في قطاع الطيران ضمن "هيئات الطيران المدني" وتتنظر في أن تُدرج في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" الخاصة بها إجراءات لتعزيز التدريب والقدرة التنظيمية وتطوير الكفاءات الرقمية؛

(ب) أن تضع السياسات والإجراءات التنظيمية في الوقت المناسب لمواكبة التغييرات التكنولوجية والابتكار في مجال الطيران المدني التأكد من تزويد السلطات التنظيمية بما يكفي من الموارد التي تُمكنها من الاستفادة من التقدّم التكنولوجي؛

(ج) أن تتبادل الخبرات الهامة مع أوساط الطيران على نطاق أوسع من خلال الإيكاو بشأن كيفية تعزيز القدرات التنظيمية والتدريب وتحسين مستوى الإجراءات والأدوات الحالية (بما في ذلك إصدار الإجازات والشهادات وأنشطة مراقبة السلامة والتراخيص والموافقات) لنقبل التغييرات التي يشهدها مجال الطيران؛

٤- الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وكابو فيردي والكاميرون وجمهورية إفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإيسواتيني وإثيوبيا والغالون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملأوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

د) أن تدعم إعداد الأدوات التكنولوجية القابلة للتشغيل البيئي للتحقق على المستوى العالمي من بيانات الشهادات، مثل الإجازات الإلكترونية؛

هـ) أن تنظر في الاستعانة ب"المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة" لتعزيز القدرة التنظيمية للدول؛  
و) أن تُجري تحليلاً للاحتياجات لتدريب موظفي الدول المعنيين وتحديد فرص التعلم ذات الصلة بأدوارهم ومسؤولياتهم؛

ز) أن تعد من خلال التكنولوجيا والابتكار منصات التعلّم الافتراضية للحفاظ على كفاءة الموظفين واستخدامها كوسيلة إضافية لزيادة الهمة في المؤسسة أثناء جائحة فيروس كورونا وما بعدها؛

ح) أن تطلع على مفهوم عمليات التقييم المكتبية وتنفذه في مؤسساتها. وينبغي إيلاء اهتمام خاص لأنشطة إصدار الإجازات التي يمكن القيام بها باستخدام الفيديو المباشر مثل العرض التوضيحي والاختبار الشفوي؛

ط) أن تعمل مع "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" لاستعراض وتعزيز أنشطة المراقبة لديها للجهات الحاصلة على الموافقات والإجازات التي تشهد تغييرات كبيرة نتيجة لتأثيرات جائحة فيروس كورونا.

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

ي) أن تواصل تطوير عملية وضع القواعد القياسية، مع مراعاة التغييرات في مجال الطيران؛  
ك) أن تقوم، بالتعاون مع الدول الأعضاء، بإيجاد وسيلة لتحديد الجهات المعنية التي تقود التغييرات وزيادة مشاركتها منذ المراحل المبكرة في إعداد الأحكام عن طريق تجميع خبراتها في إطار مجموعة مشتركة من المعارف، وأن تتبادل الحلول الرامية إلى النهوض بالقدرة التنظيمية مع الدول الأخرى من خلال الإيكاو؛  
ل) أن تعزز وتدعم التعاون بين الجهات المعنية لتحقيق التقدّم التكنولوجي والابتكار والتدريب والتوجيه لتطوير المهارات والخبرات بين الدول الأعضاء؛

م) أن تواصل، بالتعاون مع الدول الأعضاء، جهودها للمساعدة على تعزيز برامج التدريب؛  
ن) أن تنظر، بالتعاون مع الدول الأعضاء وغيرها من الجهات المعنية، في إعداد قاعدة عامة تحدد إطاراً استراتيجياً رقمياً مخصصاً لهيئات الطيران المدني، والذي يتضمن الإرشادات التي ينبغي اتباعها لتحديث وتسريع إضفاء الطابع الرقمي والتشغيل الآلي على العمليات الرئيسية.

١٣-٢ واستُعرضت في إطار مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/74-SAF/53، التي قَدّمها الولايات المتحدة، والتي أيدت أيضاً الأعمال الجارية لفريق خبراء صلاحية الطيران في استعراض تأثير زيادة "الكتلة القصوى للطائرة عند الإقلاع" (MTOM) من ٧٠٠ كجم إلى ٨ ٦١٨ كجم في الباب الخامس (ب) من الملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران". وأُحيط علماً في إطار مسار السلامة بأن العمل بشأن هذا الموضوع قد بدأ بالفعل في فريق خبراء الإيكاو المعني وجرى تشجيعه على مواصلة ذلك. وأُحيط علماً أيضاً في إطار مسار السلامة بالحاجة إلى التنسيق بين أفرقة الخبراء من أجل تحديد التعديلات المترتبة على أحكام الإيكاو الناتجة عن هذه الأعمال. وأُثق على أنه ينبغي للدول تقديم دعم إضافي إلى مجموعات الخبراء المعنية لدعم الأعمال المتعلقة باعتبارات وزن الطائرات.

١٤-٢ واستُعرضت في إطار مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/109-SAF/83، التي قَدّمها بوليفيا (دولة-المتعددة القوميات) وبدعم من الأرجنتين والبرازيل وكولومبيا وإكوادور وغيانا وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، والتي أوضحت التقدّم الذي أحرزه "الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة" (SRVSOP) في تطوير القدرة التنظيمية لصالح دول إقليم أمريكا الجنوبية، مما يساهم في تحسين مستويات مراقبة السلامة. وأُحيط علماً في إطار مسار السلامة بالتقدّم المحرز في هذا الصدد وشجع "الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة" على مواصلة بذل جهوده.

١٥-٢ واستُعرضت في إطار مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/112-SAF/85، التي قدّمتها كولومبيا وشاركت في رعايتها الأرجنتين وبوليفيا (دولة - متعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) بشأن أهمية البيانات كأساس لأي برنامج من "برامج السلامة الوطنية". وأوضح مسار السلامة أن هناك أنواعاً مختلفة من البيانات جرى تحويلها إلى معلومات لدعم اتخاذ القرارات على أساس البيانات والتخفيف من حدة المخاطر والتنبؤ بالاتجاهات والسلوكيات، وقد تساعد الدول على تنفيذ المراقبة القائمة على المخاطر. وأُحيط علماً في إطار مسار السلامة بأن الأعمال جارية لدعم الدول في مواصلة تطوير قدراتها الاستخباراتية في مجال السلامة ويجري تناول المقترحات ذات الصلة في إطار البند ٣-٢ من جدول الأعمال.

١٦-٢ وأُحيط علماً بورقة معلومات التي قدّمتها الجمهورية الدومينيكية (HLCC 2021-WP/137-SAF/104).

١٧-٢ وفي ضوء المناقشة، اتُفق في إطار مسار السلامة على التوصية التالية:

### التوصية ٢-٢/٢ - قضايا أخرى تتعلق بمراقبة السلامة

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) أن تواصل تقديم الدعم لمجموعات خبراء الإيكاو في تقييم التأثير على الملاحق الأخرى و/أو المواد الإرشادية لزيادة "الكتلة القصوى للطائرة عند الإقلاع" (MTOM) من ٧٠٠ ٥ كغ إلى ٦١٨ ٨ كغ في الملحق الثامن "صاحبة الطائرات للطيران"؛

(ب) أن تولي الأولوية للموارد البشرية والفنية اللازمة لمواصلة تطوير قدرات الدول في مجال جمع المعلومات عن السلامة في إطار "برامج السلامة الوطنية"، بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الدولية؛

(ج) أن تتبادل الخبرات والدروس المستفادة للاستفادة منها في إدارة مخاطر السلامة واتخاذ القرارات على أساس البيانات، بالاستناد إلى خطة عمل خاصة بالدولة يجري تنسيقها مع مكاتب الإيكاو الإقليمية.

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(د) تعدد المواد الإرشادية للدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية لتحديد ومعالجة الصعوبات التي تواجهها الجهات الحاصلة على الموافقة والتي تشهد تغييرات تشغيلية كبيرة؛

(هـ) أن تواصل، بالتعاون مع الدول الأعضاء والجهات المعنية، العمل على تقييم تأثير زيادة "الكتلة القصوى للطائرة عند الإقلاع" من ٧٠٠ ٥ كغ إلى ٦١٨ ٨ كغ في الباب الخامس (ب) الملحق الثامن، والمواظبة على تقديم أحدث المعلومات عن الوضع القائم بشأن تطوير برنامج العمل وأي تنقيحات على الملاحق و/أو المواد الإرشادية؛

(و) أن تسهل عملية بلورة المهام المناسبة بالتعاون مع مجموعات الخبراء المناسبة لضمان تخصيص الموارد للاعتبارات المتعلقة بالكتلة القصوى للطائرة عند الإقلاع وتحديد التنقيحات اللازمة لفي الملاحق والمواد الإرشادية؛

(ز) أن تسهل التنسيق فيما بين مجموعات الخبراء للنظر في تقييم برامج عملها الحالية وتحديد الأنشطة الإضافية المطلوبة لتنفيذ تنقيحات القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية في الملاحق المعمول بها والوثائق المتعلقة باعتبارات وزن الطائرة؛

(ح) أن تسهل إعداد الأحكام اللازمة في مجال جمع معلومات السلامة لاستخدامها في عمليات إدارة مخاطر السلامة واتخاذ القرارات على أساس البيانات.

-انتهى-