



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

مشروع تقرير اللجنة (ب) عن البند رقم (٦) من جدول الأعمال

(البنود الفرعية ١-٦ و ١-١-٦ و ٢-١-٦ و ٣-١-٦)

مشروع التقرير المرفق عن البنود ١-٦ و ١-١-٦ و ٢-١-٦ و ٣-١-٦ من جدول
الأعمال مقدّم لكي تقره اللجنة (ب) من أجل عرضه على الجلسة العامة.

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة

١-٦ الخطة الاستراتيجية

١-٦-١ رؤية طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) ولمحة عامة عنها
١-٦-٢ توفير القدرة على رصد الأداء في مجال السلامة؛ والأهداف والغايات والمؤشرات الواردة في طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٦-١ قدّم هذا البند من جدول الأعمال مسودة طبعة الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004). وتم تناول ورقات العمل تحت البنود الفرعية ١-٦ و ١-٦-١ و ١-٦-٢ من جدول الأعمال في نفس الوقت لإعطاء المشاركين لمحة أشمل عن الموضوع وتسهيل مناقشته.

١-٦-٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/29 Revision No. 1، التي قدمتها الأمانة العامة، وتتضمن استراتيجية شاملة بشأن السلامة الجوية. وعرضت ورقة العمل الطبعة الثالثة من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP, Doc 10004) بصيغتها المنقحة لكي توافق عليها اللجنة من حيث المبدأ. وتعرض مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية استراتيجية الإيكاو بشأن السلامة التي تدعم إضفاء الأولوية على الطيران ومواصلة تحسينه. وتوجّه الخطة العالمية خطط السلامة الجوية الإقليمية والوطنية. وتُعد خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية المعروضة في مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية بمثابة خطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تحقيق أهداف هذه الخطة العالمية.

١-٦-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/123، التي قدمتها الولايات المتحدة وورقة العمل AN-Conf/13-WP/43 التي قدمتها النمسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١، ودول أعضاء أخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/135، التي قدمتها البرازيل بالنيابة عن دول أمريكا الجنوبية^٣، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/139، التي قدمتها جمهورية الصين الشعبية، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/66 التي قدمتها أورغواي، وأيدتها دول أمريكا الجنوبية (باستثناء شيلي)، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/65، التي قدمتها الولايات المتحدة، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/186، التي قدمها المجلس الدولي للمطارات بشأن التعليقات على مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. واتفق أعضاء اللجنة على الحاجة إلى مواصلة بذل جهود التنفيذ في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية، مع التركيز على أداء السلامة والآليات الإقليمية وإدارة مخاطر السلامة وتخطيط السلامة على الصعيدين الوطني والإقليمي. وأعربت اللجنة عن دعم على نطاق واسع لمسودة طبعة الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية ووافقت على أنه يتعين على الإيكاو أن تتنقح مفهوم هامش مراقبة السلامة، وذلك تحضيراً فيما بعد لاعتماد الخطة العالمية للسلامة الجوية خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولايتوانيا ولكسمبرج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

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

^٣ تؤيدها ١٣ دولة متعاقدة (الأرجنتين ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأورغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية).

٦-١-٤ وأحاطت اللجنة علماً بالحاجة إلى تشجيع تحسين التكامل والتنسيق بين المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، مع التأكد من أن ترتيبات العمل تعكس احتياجات وأولويات كل إقليم من الأقاليم. كما وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يُطلب إلى المجلس مواصلة وضع القواعد والتوصيات الدولية القائمة على الأداء بما يكمل ما يلزم من مقتضيات توجيهية، مع مراعاة ما يترتب على ذلك من آثار في الميزانية.

٦-١-٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/142، التي قدمتها جمهورية الصين الشعبية، بشأن الخبرات المكتسبة في الصين فيما يتعلق بتنفيذ تتبع الطائرات على الصعيد العالمي ومراقبة تشغيل الطائرات. كما استعرضت اللجنة ورقتي العمل المقدمتين من ترينيداد وتوباغو: AN-Conf/13-WP/227 بشأن اعتبارات إعادة النظر في اتفاقية شيكاغو مع التركيز على الطيران المحلي واستعراض ملاحق الإيكاو، وAN-Conf/13-WP/228 بشأن السبل البديلة المتاحة أمام الدول التي تواجه صعوبات في استيفاء مقتضيات الإيكاو المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) ونهج الرصد المستمر (CMA). وقد أقرت اللجنة بأن الأحكام المنصوص عليها حالياً في الملحق الثالث عشر وما يتصل بها من مواد إرشادية بشأن نظم التحقيق الإقليمية تقدّم بالفعل ما يلزم من أدوات للدول التي ينقصها ما يكفي من موارد للاضطلاع بعمليات التحقيق، من أجل إسناد ما لديها من مهام التحقيق إلى الدول الأخرى والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs).

٦-١-٦ وبناء على نتائج المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١-١/٦ — مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004, GASP)

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) توافق من حيث المبدأ على مشروع طبعة الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004)، مع إدراج أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ب) تراعي ما ينبثق عن المؤتمر والاستبيان من معلومات عند اعتماد طبعة الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية لاحقاً في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة

٦-١-٣: النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)

٦-١-٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/17، التي عرضتها الأمانة العامة، والتي تصف النظام العالمي الجديد لمراقبة السلامة الجوية (GASOS). وتعرض ورقة العمل هدف الإيكاو المتمثل في تعزيز النظم الوطنية لمراقبة السلامة وقدرات الدول في مجال إدارة السلامة عن طريق تفويض مهام مراقبة السلامة، عند الاقتضاء، من الدول إلى منظمات مراقبة السلامة المختصة التي تعترف بها الإيكاو بعد تقييمها، وكذلك عن طريق تعزيز منظمات مراقبة السلامة القائمة لزيادة فعاليتها وكفاءتها في دعم الدول. وتصف الورقة النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بوصفه آلية طوعية موحدة لتقييم منظمات مراقبة السلامة واعتمادها، وتتألف هذه المنظمات أساساً من هيئات الطيران المدني الوطنية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وغيرها من الآليات الإقليمية الرسمية. واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/78 التي قدّمتها

أستراليا بدعم من نيوزلندا وسنغافورة، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/188 التي قدّمتها بوليفيا ودول إقليم أمريكا الجنوبية^٤، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/124 التي قدّمتها الولايات المتحدة وورقة العمل AN-Conf/13-WP/224 التي قدّمتها ٥٤ دولة متعاقدة، أعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)^٥ ووافقت على أنه يتعيّن التصدي للتحديات والقضايا المطروحة فيها.

٨-١-٦ وأقرّت اللجنة بالشاغل الذي يتعلق بإدراج كيانات من القطاع الخاص ووافقت على أنه ينبغي أن يقتصر نطاق برنامج النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية على هيئات الطيران المدني في الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وغيرها من الآليات الإقليمية على مستوى الدول، مثل برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAPs) كي يتسنى للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية من مواصلة نضوجه. وطلبت اللجنة إلى الإيكاو التصدي للشواغل الكامنة في مجالات رئيسية ثلاثة تشمل المسؤولية القانونية ونظم الإدارة وتحليل التكاليف والمنافع، لدعم تقدّم البرنامج وأخذت علماً بالطلب الذي يقضي بإشراك الإدارة القانونية للإيكاو في إيجاد حلول للقضايا القانونية والقضايا المرتبطة بنقل المخاطر. وأوصت اللجنة أيضاً بأن يتم التأكد من استعراض أداء مجموعة الدراسة التابعة للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية لضمان سبل الاستفادة مما يلزم من خبرة للمضي بالبرنامج. وأقرّت اللجنة بأهمية المشاركة في عمليات تقييم المشاريع التجريبية للنظام العالمي وأوصت بأن تطلب منظمات مراقبة السلامة الأخرى تقييمها في إطار الفترة التجريبية للنظام العالمي.

٩-١-٦ وأحاطت اللجنة علماً بالدعم الذي يحظى به النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية من المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والدولة المشاركة في المشاريع النموذجية الأولى، مع إبراز أهمية عملية التقييم هذه في تعزيز ما لديها من قدرات في مجال مراقبة السلامة ومساعدتها على تحقيق الدعم السياسي لتحسين مستوى أدائها.

١٠-١-٦ وبناء على نتائج المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١-٦-١/٣ — النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) تدعم إعداد نظام عالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ب) تواصل العمل على وضع نظام الإيكاو العالمي لمراقبة السلامة الجوية الذي يتألف من عمليات تقييم طوعية وموحدة لكفاءة منظمات مراقبة السلامة للاعتراف بما تقدّمه للدول من وظائف مراقبة السلامة، بما في ذلك إطارها القانوني وآليات التقييم الخاصة بها، على أن تبقى تلك الدول على التزاماتها وتضطلع بمسؤولياتها بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)؛

^٤ تؤيدها ١٣ دولة متعاقدة (الأرجنتين ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية).

^٥ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإثيوبيا وإسواتيني والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وجمهورية ليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

- (ج) تضع ما يلائم من إرشادات للدول لمساعدتها على إسناد وظائف مراقبة السلامة ورصد منظمات مراقبة السلامة التي تقبل الوظائف المُسندة إليها؛
- (د) تصمّم ما يلائم من روابط بينية ملائمة بين النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية وبرامج الإيكاو الأخرى وأن تتفادى ازدواجية الأنشطة بين النظام العالمي المذكور والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (هـ) تعرض النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية على الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو من أجل اعتماده في حالة معالجة المسائل المرتبطة بالمسؤولية ونُظم الإدارة وتحليل التكاليف والمنافع؛
- (و) تشجّع منظمات مراقبة السلامة، بما فيها المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة والهيئات الحكومية للطيران المدني وغيرها من الآليات الحكومية، على المشاركة في النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية من أجل توسيع وتعزيز الدعم المقدم إلى الدول في مجال مراقبة السلامة.

- - - - -