



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال - كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (ب)

- البند ٦ من جدول الأعمال : القضايا التنظيمية المرتبطة بالسلامة
البند الفرعي ٦-١ : الخطة الاستراتيجية
البند الفرعي ٦-١-١ : رؤية طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) ولمحة عامة عنها

دعم تنفيذ الطبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية"

على المستوى الإقليمي

(ورقة مُقدّمة من البرازيل بالنيابة عن دول إقليم أمريكا الجنوبية^١)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة دعم دول إقليم أمريكا الجنوبية (SAM) للصيغة المقترحة لطبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) وتقدّم توصيات لتحسين مستوى فعالية هذه الخطة والإشادة بالجهود المبذولة لتنفيذها على المستوى الإقليمي.

الإجراء: يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

(أ) أن يحيط علماً بورقة العمل هذه؛

(ب) أن يدعّم البنود الواردة في الفقرة ٢-٣.

١- المقدمة

١-١ شهدت "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) منذ عام ١٩٩٧ تطوّراً وتشكلاً حالياً المرجع الاستراتيجي لبذل الجهود على المستويات العالمي والإقليمي والوطني لتنفيذ مبادرات إدارة السلامة. وقد دُعّمت هذه الخطة تحسين مستوى السلامة في الدول من خلال بلورة إطار مشترك لتوطيد التعاون بين الدول وأوساط الطيران من أجل إقامة شبكة تتسم بمزيد من السلامة في مجال الطيران.

^١ تدعمها ١٣ دولة من الدول المتعاقدة (الأرجنتين ودولة بوليفيا (متعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية).

٢-١ وعلى مرّ السنين، دعم إقليم أمريكا الجنوبية (SAM) بفعالية تحقيق الأهداف العالمية المنصوص عليها في "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) ووضع عدة مبادرات لدعم تحقيق هذه الأهداف. ومن المبادرات الرئيسية المعمول بها في هذا الإقليم هناك "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الأمريكيتين" (RASG-PA). وقد تم تشكيل المجموعة في نوفمبر ٢٠٠٨ بوصفها جهة اتصال لتحقيق مواءمة وتنسيق الجهود المبذولة في مجال السلامة الرامية إلى الحد من المخاطر المرتبطة بالطيران بإقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي (NAM/CAR) وإقليم أمريكا الجنوبية (SAM)، والعمل بشكل استباقي على تنفيذ مبادرات السلامة التي حدّتها جميع الجهات المعنية. ويتحقّق بفضل إشراك جميع الجهات المعنية بما في ذلك الإيكاد والدول/الأقاليم والمنظمات الدولية وأوساط الطيران.

٣-١ ولمواءمة جهود الإيكاد مع أهداف التنمية المستدامة (SDG) التي أنشأتها الأمم المتحدة لتحقيق ازدهار البشرية وحماية البيئة، وضعت الجمعية العمومية للإيكاد في دورتها التاسعة والثلاثين القرار ٢٥/٣٩ "مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠"، والذي يحثّ الدول الأعضاء على تعزيز ما لديها من شبكات النقل الجوي من خلال التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) والسياسات، مع الحرص في الوقت ذاته على إدماج قطاع الطيران في خططها الإنمائية الوطنية وإبلائه أولوية أكبر، وذلك استناداً إلى خطط استراتيجية متماسكة في مجال النقل الجوي وخطط رئيسية على مستوى الطيران المدني من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

٤-١ وبالأسلوب نفسه ولتعزيز "برنامج السلامة الوطني" (SSP) فيما بين دول إقليم أمريكا الجنوبية (SAM)، وضع إقليم أمريكا الجنوبية مشروعاً تجريبياً بشأن تنفيذ "برنامج السلامة الوطني" (SSP). وفي إطار هذا المشروع التجريبي، تشارك ١١ دولة من أصل ١٣ دولة من دول إقليم أمريكا الجنوبية في هذا المشروع الذي يهدف إلى إقامة "برنامج السلامة الوطني" (SSP) في عام ٢٠٢٠ وتحقيق فعالية هذا البرنامج في عام ٢٠٢٥. وعلى غرار المبادرات الأخرى المذكورة أعلاه، تم مواءمة أهداف "برنامج السلامة الوطني" (SSP) مع أهداف "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP).

٢- المناقشة

١-٢ إن النصّ المقترح للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢، باعتباره يشكل حصيلة لما بذلته أوساط الطيران والمنظمات والدول في جميع أقاليم الإيكاد من جهود تعاونية في إطار تنسيق الأمانة العامة للإيكاد، يستند إلى سجّل التطور المستمر لفعاليته وأهميته. أما مهمة الخطة المتمثلة في العمل باستمرار على تحسين أداء السلامة الجوية على المستوى الدولي بإقامة إطار تعاوني للدول والأقاليم وأوساط الطيران، فتحظى بدعم كامل من دول تقع في إقليم أمريكا الجنوبية.

٢-٢ ومن خلال ورقة العمل هذه، فإن إقليم أمريكا الجنوبية يُعرب عن التزامه بإقامة شبكة تتسم بالسلامة والأمن والفعالية والاستدامة في مجال الطيران المدني. ولتحقيق لهذه الغاية، شاركت الدول بفعالية في دراسة وتنفيذ الإجراءات الرامية إلى بلوغ هذه الأهداف، لا سيما تلك المنصوص عليها في "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP).

٣-٢ كما يُشيد هذا الإقليم بالأهمية الكبيرة التي توليها الطبعة المقترحة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) للدور الذي تقوم به المبادرات التعاونية الطوعية المشتركة بين قطاعات الطيران مثل "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الأمريكيتين" (RASG-PA) في تحقيق أهدافه. ولدينا اعتقاد راسخ بأن هذه المبادرات غير التنظيمية الفعالة يمكن أن تُعيد في إدخال تحسينات فعالة وكفؤة على السلامة مع العمل في الوقت ذاته على دعم ترسيخ ما يلزم من ثقافة إيجابية في مجال السلامة كي يتسنى تطبيق هذه التحسينات بشكل مستدام عبر مختلف الأقاليم. وهو ما يستند على افتراض ضرورة إشراك جميع الجهات المعنية في الطيران في الجهود الرامية إلى إدخال تحسينات مستمرة في مجال السلامة. ومن بين أبرز مزايا "المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية" (RASGs) توفير بيئة تمكّن من تبادل أوساط الطيران والدول لبيانات السلامة بشكل علني وتقاسم أفضل الممارسات والعمل بطوعية على اعتماد تحسينات السلامة بشكل تعاوني، بعيداً عن

التسلسل الهرمي أو الشواغل إزاء احتمال التعرّض لعقوبات، وذلك وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق التاسع عشر.

٤-٢ كما يحظى الدعم المقدم من مكاتب الإيكاو الإقليمية للمبادرات المذكورة أعلاه بأهمية قصوى للحفاظ على مدى صلاحيتها وفعاليتها، لاسيما الدعم المقدم لاجتماعات "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الأمريكيتين" (RASG-PA)، بما فيها خدمات أمانة مكتب الإيكاو الإقليمي في أمريكا الجنوبية والجلسة العامة واللجنة التوجيهية التنفيذية.

٥-٢ كما يتبادل هذا الإقليم الرؤية المقترحة للخطة العالمية للسلامة الجوية، أي تحقيق وترسيخ الهدف التطلعي في مجال السلامة بخفض عدد الوفيات في العمليات التجارية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٣٠ وما بعده. كما يحظى بالدعم اعتماد الفئات البالغة الخطورة التي ينبغي ترتيب أولوياتها في الخطط الإقليمية والوطنية. وبالفعل، فإن إدماج حالات التصادم في الجو في المجموعة التي كانت تُدعى في السابق "أولويات السلامة العالمية" اعتمدتها "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الأمريكيتين" (RASG-PA) في عملية بلورة التحسينات في مجال السلامة.

٦-٢ وقد اقترحت الأمانة العامة للإيكاو مبادرة إيجابية للخطة العالمية للسلامة الجوية تهدف إلى بلورة إطار خاص بمؤشرات أداء السلامة المنصوص عليها التي يمكن أن تدعم الدول لتحديد أمثلة يُمكن تطبيقها عليها. غير أنه من المهم الإقرار بعدم وجود نموذج قابل مطبق عالمياً لتنفيذ وظائف استباقية لإدارة السلامة. وتتولى كل دولة في نهاية المطاف المسؤولية عن تحديد أفضل ما يواكب حجم وتشعب شبكتها في مجال الطيران. ويمكن الاطلاع على أيضاً على أمثلة أخرى على موقع الإيكاو لتنفيذ إدارة السلامة على العنوان التالي: <https://www.icao.int/smi> ويمكن إضافة الأمثلة المقترحة إلى تلك القائمة.

٧-٢ ويشترك إقليم أمريكا الجنوبية في الرؤية المقترحة للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) وهي "تحقيق وترسيخ هدف السلامة التطلعي بخفض عدد الوفيات في العمليات التجارية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٣٠ وما بعده" وسيواصل دعم هذه الرؤية والقيام بما يلي:

- (أ) ترسيخ ثقافة إيجابية بشأن السلامة؛
- (ب) إقرار وتعزيز مسؤولية قطاع الطيران عن سلامة الناس؛
- (ج) التشجيع على إقامة التعاون والعمل الجماعي والتعلم المشترك في مجال إدارة السلامة؛
- (د) حماية بيانات السلامة والمعلومات عن السلامة؛
- (هـ) الترويج لتبادل المعلومات عن السلامة وتقاسمها؛
- (و) اتخاذ قرارات استناداً إلى البيانات؛
- (ز) تحديد أولويات الإجراءات لمعالجة القضايا التشغيلية للسلامة باتباع نهج يقوم على المخاطر؛
- (ح) تخصيص موارد لتحديد وتحليل المخاطر، والتصدي لما ينشأ عنها من عواقب ونتائج باتباع نهج يقوم على المخاطر؛
- (ط) العمل بشكل استباقي على إدارة القضايا الناشئة المرتبطة بالسلامة.

٣- الخلاصة

١-٣ سيستمر إقليم أمريكا الجنوبية في دعم التطور المستمر للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) وطبعتها ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وسيُدمج اعتمادها في سياق الجهود الإقليمية والوطنية الرامية إلى تحسين السلامة في جميع أنحاء العالم.

٢-٣

ويُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

- (أ) يدعّم الموافقة على المحضر الخاص بطبعة ٢٠٢٢-٢٠٢٠ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP)، مع مراعاة التوصيات الواردة أدناه؛
- (ب) يدعّم تنفيذ أهداف السلامة في إطار "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) من خلال خطط السلامة على المستويين الإقليمي والوطني؛
- (ج) يدعّم المشروع التجريبي لتنفيذ "برنامج السلامة الوطني" (SSP) بإقليم أمريكا الجنوبية كوسيلة لتحقيق أهداف "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) فيما يخص "برنامج السلامة الوطني" (SSP)؛
- (د) يدعّم المبادرات التي تُسهم في توطيد التعاون الإقليمي بين الدول وأوساط الطيران في الآليات الإقليمية الطوعية؛
- (هـ) يُقرّ بأهمية "المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية" (RASGs) في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكو المنصوص عليها في "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP)؛
- (و) يشجّع الدول والمنظمات التي تُعنى بقطاع الطيران على المشاركة في مختلف مجموعاتها الإقليمية للسلامة الجوية" (RASGs)؛
- (ز) يُشيد بأنشطة "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية" (RASG) باعتبارها مساعي طوعية واستباقية على نطاق قطاع الطيران بشأن استمرار تحسين مستوى أداء السلامة على الصعيد العالمي؛
- (ح) يُشيد بالأعمال التي أنجزتها مكاتب الإيكو الإقليمية بأمريكا الجنوبية وإقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاربيبي دعماً لاستمرار تحسين مستوى "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الأمريكيتين" (RASG-PA)؛
- (ط) يقترح نقل أمثلة "مؤشرات أداء السلامة" (SPIs) من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) إلى موقع الإيكو لتنفيذ إدارة السلامة.

- انتهى -