



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البند ٣٤ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

أقرت اللجنة الفنية التقرير المرفق عن البند ٣٤ من جدول الأعمال.
ويُوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرار ١/٣٤.

ملاحظة — بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

البند ٣٤ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

١-٣٤ استعرضت اللجنة الوثيقة A39-WP/29 التي قدمها المجلس والتي تضم استراتيجية شاملة لسلامة الطيران. وقدمت الورقة الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ (الوثيقة Doc 10004) لتقرها الجمعية العمومية. وحافظت الخطة العالمية للسلامة الجوية في صيغتها المنقحة على الاستمرارية انطلاقاً من النسخة التي أقرتها الجمعية العمومية في عام ٢٠١٣ وأعيدت هيكلتها بحيث تُدرج فيها خارطة الطريق العالمية الجديدة للسلامة الجوية. وتمثل هدف خارطة الطريق في ضمان قدرة مبادرات السلامة على تحقيق الفوائد المرجوة من أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال تعزيز التنسيق، ومن ثمّ تقليل أوجه التضارب وازدواج الجهود. وأوصت اللجنة بأن تقرر الجمعية العمومية طبعة الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ وأن تعتمد القرار المقترح في المرفق (أ) بورقة العمل بصيغته المعدلة وفقاً لمناقشات اللجنة، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢.

٢-٣٤ واستعرضت اللجنة الوثيقة A39-WP/301، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، والوثيقة A39 WP/85، المقدمة من الولايات المتحدة، والوثيقة A39-WP/111، المقدمة من بيرو بدعم من دول إقليم أمريكا الجنوبية والدول الاثنتين والعشرين الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني^١، بخصوص التعليقات على طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. واتفقت اللجنة على ضرورة التشديد على تقوية العلاقة بين بناء مراقبة فعالة للسلامة والاضطلاع بالإدارة التشغيلية لمخاطر السلامة في إطار تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية في الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢، بالتنسيق الوثيق مع الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية وغيرها من الجهات المعنية بقيادة الإيكاو. واتفقت اللجنة أيضاً على ضرورة استعراض أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية لمراعاة الخصائص الفريدة لكل إقليم ودولة على النحو الأمثل وللمساعدة في تحقيق هذه الأهداف. واتفقت اللجنة على ضرورة أن تضع الإيكاو برنامجاً عالمياً رسمياً لسلامة الطيران يشتمل على أدوات وإرشادات ومواد تدريبية لمساعدة الدول والجهات المعنية في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. واتفقت اللجنة كذلك على أن توصي بأن يُطلب من المجلس وضع أدوات التنفيذ المناسبة مع مراعاة ما قد يترتب على ذلك من آثار في الميزانية.

٣-٣٤ واستعرضت اللجنة الوثيقة A39-WP/92، المقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^٢، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٣، ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، بشأن أساليب التمكين فيما يخص المراقبة القائمة على تقييم المخاطر. وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على ضرورة تطوير كفاءات المفتشين المعنيين بسلامة الطيران المدني، وما يرتبط بذلك من مواد تدريبية وإرشادات لتمكين تنفيذ المراقبة القائمة على تقييم المخاطر، وتم إعلامها بأن هذا العمل هو بالفعل في حالة تقدم. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي أن

^١ الأرجنتين، وأروبا، وبليرز، وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)، والبرازيل، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^٢ النمسا، وبلجيكا، وبلغاريا، وكرواتيا، وقبرص، والجمهورية التشيكية، والدنمارك، وإستونيا، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، والمجر، وأيرلندا، وإيطاليا، ولاتفيا، وليتوانيا، ولكسمبرغ، ومالطة، وهولندا، وبولندا، والبرتغال، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وإسبانيا، والسويد، والمملكة المتحدة.

^٣ ألبانيا، وأرمينيا، وأذربيجان، والبوسنة والهرسك، وجورجيا، وأيسلندا، وجمهورية مولدوفا، وموناكو، والجبل الأسود، والنرويج، وسان مارينو، وصربيا، وسويسرا، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وتركيا، وأوكرانيا.

يُطلب من المجلس النظر في كيفية تحسين عملية التوحيد القياسي لمؤهلات المفتشين وتدريبهم ومساعدة الدول في الوفاء بالتزاماتها في مجال السلامة وفقاً لما هو مطلوب في الاتفاقية والملاحق التسعة عشر الداعمة لها. واتفقت اللجنة أيضاً على أن توصي بأن ينظر المجلس في وضع استعراض منهجي وعملية التعديل كجزء من التطور التدريجي للقواعد والتوصيات الدولية والإرشادات القائمة على الأداء، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ وتوافر الموارد الخارجة عن الميزانية.

٤-٣٤ وأحيط علماً كذلك بورقة المعلومات التي قدمتها المملكة المتحدة (A39-WP/125).

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

٥-٣٤ في إطار هذا البند من جدول الأعمال أيضاً، تم النظر في الخطة العالمية للملاحة الجوية (الوثيقة Doc 9750)، وفي إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران باعتباره جزءاً لا يتجزأ من هذه الخطة، إضافة إلى سلسلة من التحسينات للطبعة القادمة بغية التوجه نحو بيئة تخطيط استراتيجي قائمة على الأداء من شأنها مراعاة برامج التنمية والتنفيذ الإقليمية.

٦-٣٤ واستعرضت اللجنة الوثيقة A39-WP/39، المقدمة من المجلس، والمدعمة بالوثيقة A39-WP/88، المقدمة من سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي، ومن اللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكنترول، والتي دعت إلى إقرار الطبعة الخامسة للخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها التوجه الاستراتيجي للملاحة الجوية العالمية، وتضمنت تعديلاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-٢: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية. وأوصت اللجنة بأن تقر الجمعية العمومية طبعة عام ٢٠١٦ من الخطة العالمية للملاحة الجوية وأن تعتمد القرار المقترح في المرفق بورقة العمل بصيغته المعدلة وفقاً لمناقشات اللجنة، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٢.

٧-٣٤ وأيدت اللجنة الوثيقة A39-WP/88 التي طُلب فيها من الإيكاو القيام بعدد من الإجراءات فيما يخص الطبعة القادمة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك تعزيز صلتها بالخطة العالمية للسلامة الجوية، وصياغة أهداف عالمية للأداء ووضع رؤية عالمية لإدارة الحركة الجوية منسقة مع المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (الوثيقة Doc 9854)، وتحسين الهيكل العالمي لإدارة الحركة الجوية لزيادة فهم أوجه التبعية المتبادلة فيما بين وحدات الخطة العالمية للملاحة الجوية وعناصرها، وتحديد التحسينات الأساسية للخطة العالمية للملاحة الجوية على أساس معايير جدّ مُحددة المعالم، وتوسيع امتداد دورة حياة الخطة العالمية للملاحة الجوية من خلال إدخال تحديثات طفيفة عليها كل ثلاث سنوات وتحديثات كبرى كل ست سنوات، حسبما يكون مناسباً. وأشارت اللجنة إلى أن العمل على هذه المقترحات كان جارياً بالفعل.

٨-٣٤ وناقشت اللجنة الوثيقة A39-WP/304، التي قدمتها الصين، والتي تصف استراتيجية الصين في تحديث إدارة الحركة الجوية (CAAMS)، بما يتماشى مع الخطة العالمية للملاحة الجوية. وأوصت اللجنة بأن تنظر الإيكاو في استراتيجية الصين المذكورة وغيرها من برامج التحديث في إطار إعداد الطبعة القادمة من الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٩-٣٤ واستعرضت اللجنة الوثيقة A39-WP/96، المقدمة من سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي، ومن اللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكنترول. وشددت الورقة على ضرورة بلورة رؤية متكاملة لأساليب التمكين في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع والكترونيات الطيران وإدارة المعلومات وتبادل معلومات الطيران، بحيث يجري إعداد هذه الأساليب ونشرها بطريقة منسقة ومتزامنة وفي الوقت المناسب. وأبرزت الورقة أيضاً أهمية وجود مسار انتقالي واضح انطلاقاً

من النظم القديمة، بما في ذلك خطط التحسين الأمثل. ووافقت اللجنة على الإجراءات المقترحة وتم إحاطتها بأن الإجراءات المقترحة فيما يخص الإيكاو تندرج في نطاق برنامج العمل القائم فيما يتعلق بالتحديث المقبل للخطة العالمية للملاحة الجوية وإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران.

١٠-٣٤ وأحيط علماً بورقتي المعلومات المقدمتين من الصين (A39-WP/275) والولايات المتحدة (A39 WP/174).

١١-٣٤ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده وليحل محل قرار الجمعية العمومية ٢-٣٨:

القرار ١-٣٤: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل آمن ومنظم عبر التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافاً استراتيجية، بما في ذلك أهداف للسلامة والقدرات والكفاءة؛

وإقراراً بأهمية تحقيق أطر عالمية لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الأطر العالمية؛

وإقراراً بأن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة وسعة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاودي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار الطبعة الثانية من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة الخامسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّ الطبعة الثانية من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة الخامسة والخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية؛

٢- تقرّر أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة، مع ضمان الاستقرار اللازم؛

٣- تقرّر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتنسيق الوثيقين مع جميع الجهات المعنية؛

٤- تقرّر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني الدولي؛

- ٥- **تحث** الدول الأعضاء على إيجاد حلول مستدامة كي تمارس بالكامل مسؤولياتها المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية والتي يمكن تحقيقها من خلال تقاسم الموارد والاستعانة بالموارد الداخلية و/أو الخارجية مثل المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية وخبرة الدول الأخرى؛
- ٦- **تحث** الدول الأعضاء على أن تثبت تمتعها بالإرادة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة بواسطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، من خلال تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الإيكاو على الصعيد الإقليمي؛
- ٧- **تحث** الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، مع تفادي الازدواجية في الجهود؛
- ٨- **تدعو** الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- **تكلف** الأمانة العامة بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية؛
- ١٠- **تعلم** أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

- وانطلاقاً من التأكيد مجدداً أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي؛
- وإقراراً بأن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛
- وإقراراً بأن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛
- وإقراراً بأن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أعاد التأكيد على الحاجة إلى تطور إطار الإيكاو للسلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة؛
- وإشارة إلى أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني الدولي ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث؛
- وإقراراً بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛
- وإقراراً بأن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأولويات والأهداف والمؤشرات في إدارة مخاطر السلامة له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛

وإقراراً بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية لسلامة الطيران، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛

وإشارة إلى النية في تطبيق مبادئ لإدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛

وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تنفيذ مبادرات السلامة الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، من خلال إطار مرجعي محكم ومشارك لجميع الجهات المعنية؛

وإشارة إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ مبادئ إدارة السلامة والتخفيف من المخاطر المتعلقة بمسائل تشغيلية محدّدة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تشدّد على الحاجة إلى التحسين المستمر لسلامة الطيران عن طريق خفض عدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار عمليات النقل الجوي في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الدول التي تعتبر سجلاتها الخاصة بالسلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي؛

٢- تشدّد على أن الموارد المحدودة لمجتمع الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم التي يكون نضجها في مجال مراقبة السلامة ليس على مستوى مقبول؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على دعم أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال تنفيذ مبادرات السلامة المبيّنة فيها؛

٤- تحثّ الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع أصحاب المصلحة من أجل تحديد أولويات وأهداف ومؤشرات متنسقة مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية بغرض خفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات؛

٥- تحثّ الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغل أجنبي يخلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛

٦- تشجّع الإيكاو على مواصلة إعداد الخطة العالمية للسلامة الجوية، حسب الاقتضاء.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإذ اعتمدت في القرار ٣٨-١٢، بياناً موحداً بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛

ومع إدراك أهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من سلة التدابير المتاحة لحماية البيئة؛

ومع إدراك أن عدداً كبيراً من الدول والأقاليم يُعدّ جيلاً جديداً من الخطط لتحديث الملاحة الجوية:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢- **تحث** المجلس على تزويد الدول بخريطة طريق التوحيد القياسي على النحو المعين في الخطة العالمية للملاحة الجوية كأساس لبرنامج عمل الإيكاو؛
- ٣- **تدعو** الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتأظمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛
- ٤- **تدعو** الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها من الإجراءات التشغيلية التي تتسم بالكفاءة لحماية البيئة؛
- ٥- **تدعو** الدول ومجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الإيكاو، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ أحكامها؛
- ٦- **تدعو** مجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ إلى استخدام الأدوات الموحدة للإيكاو أو الأدوات الإقليمية الملائمة من أجل القيام برصد تنفيذ نظم الملاحة الجوية، والتعاون مع الإيكاو في القيام بالتحليل المرتبط بذلك؛
- ٧- **تكلف** المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي وفي تقرير سنوي للملاحة الجوية العالمية يشمل، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المحققة باستخدام الوسائل التي تعترف بها لجنة حماية البيئة؛
- ٨- **تحث** الدول التي هي بصدد وضع الجيل الجديد من الخطط بغرض تحديث الملاحة الجوية لديها أن تتسق مع الإيكاو وتوائم خططها من أجل ضمان المواءمة والاتساق على الصعيد العالمي.