

مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند رقم ٢: السلامة والأمن في ادارة الحركة الجوية
٢-٤: الخطة العالمية للسلامة الجوية

خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)

(وثيقة مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

ادراكا بالحاجة الى خفض المعدل العالمي للحوادث، اقترحت لجنة الملاحة الجوية في عام ١٩٩٧ خطة عالمية للسلامة الجوية. وفي عام ١٩٩٨ وعام ٢٠٠١ أيدتا الدورة الثانية والثلاثون والدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية مفهوم الخطة العالمية للسلامة الجوية واعتمدت قرارات حول هذا الموضوع. وتقدم هذه الورقة تحديثا للخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية. يرد الاجراء المعروض على مؤتمر الملاحة الجوية في الفقرة ٧.

١- مقدمة

١-١ في شهر يونيو ١٩٩٧، اقترحت لجنة الملاحة الجوية انشاء خطة عمل الايكاو بشأن سلامة الطيران العالمي. وفي نوفمبر من هذا العام، أيد مؤتمر رؤساء الطيران المدني مفهوم الخطة العالمية للسلامة الجوية. واعتمدت الجمعية العمومية في دورتها الثانية والثلاثين القرار A32-15 المعنون: خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية وحثت الدول المتعاقدة أن تدعم عناصرها المختلفة.

٢-١ في عام ٢٠٠١ استعرضت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية تقريراً بالتقدم المحرز بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية. ويعرض هذا التقرير تفصيلاً لتطور خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية منذ بزوغها في عام ١٩٩٧، وأهم المنجزات التي تحققت في ميدان السلامة في اطار خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية. واعتمدت الجمعية العمومية القرار A33-16 المعنون: خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية وأصدرت تعليماتها الى الأمانة العامة لتعميم خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية على الدول ونشره على موقع الايكاو بشبكة الانترنت. وقد أنجز هذين الاجراءين.

٢- خلفية

١-٢ من بين الأهداف الأساسية للإيكاو النهوض بسلامة الطيران في إطار الملاحة الجوية الدولية على المستوى العالمي. وبفضل عضويتها الدولية والمشاركة النشطة في مسائل سلامة الطيران في العالم، تحتل الإيكاو مكانا جيدا لكي تلعب دور تنسيقي فيما يتعلق بمبادرات السلامة الجاري تنفيذها على مستوى العالم. لذلك، سينطوي دور الإيكاو ضمن الخطة العالمية للسلامة الجوية على تسهيل تبادل المعلومات الخاصة بالسلامة بين الحكومات وصناعة النقل الجوي والسعي لضمان تنسيق مختلف برامج السلامة التي تنفذ بغية تأمين التوافق بين الجهود وليس التنافس فيما بينها، وإنها تتصدى للشواغل الإقليمية والعالمية لسلامة الطيران بطريقة شاملة ومنظمة.

٢-٢ بالإضافة إلى الدور التنسيقي الخارجي الذي تقوم به الإيكاو، كما ذكرنا أعلاه، فإن الخطة العالمية للسلامة الجوية من شأنها أن توجه النشاطات المتعلقة بالسلامة داخل الإيكاو إلى مبادرات السلامة، المزمعة أو الجارية، التي تحقق أفضل عائد على السلامة من خلال تخفيض عدد ومعدلات الحوادث حول العالم. وعليه يساعد مفهوم خطة الإيكاو للسلامة الجوية على تركيز خبراء الطيران في الإيكاو وخارجها على مسائل السلامة الحالية والمستقبلية.

٣-٢ بغية جعل خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية معروفة أكثر وسهلة التناول، تم توزيع الوثيقة على كل الدول من خلال كتاب المنظمة رقم AN 6/37-02/11 ووضعها على موقع إدارة الملاحة الجوية التابعة للإيكاو بشبكة الانترنت. ومرفق بهذه الوثيقة نسخة من خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية وكذلك قرار الجمعية العمومية A33-16.

٣- هدف الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٣ تهدف خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية إلى ما يلي:

(أ) تخفيض عدد الحوادث والضحايا بغض النظر عن حجم الحركة الجوية.

(ب) تخفيض على الصعيد العالمي لمعدلات الحوادث خاصة في تلك الأقاليم التي مازالت فيها هذه المعدلات عالية.

٢-٣ وبغية تحقيق هذا الهدف، تهدف خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية إلى تحديد تلك المهام والبرامج المحتمل أن تحقق أكبر عائد سلامة فيما يتعلق بتخفيض أعداد ومعدلات الحوادث على المستوى العالمي والإقليمي. والقصد هو أن تكون خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية بمثابة أداة تخطيط ومتابعة بغية التحقق من التقدم المحرز.

٣-٣ تبذل الجهود لتحسين السلامة الجوية عالميا على عدة جهات مختلفة وعلى عدد من المستويات المختلفة. ويستدعي تعدد نشاطات السلامة الناتجة عن ذلك توافر مجموعة كبيرة من المهارات والموارد والخبرات التي لا تستطيع أن توفرها منظمة بمفردها. وبدلاً من السعي إلى إضافة أنشطة أخرى على قائمة النشاطات المنفذة حالياً في مجال السلامة، تهدف الخطة العالمية إلى تحقيق التنسيق بين هذه النشاطات التي يجري تنفيذها بواسطة خبراء كل في مجاله. بمعنى آخر، تهدف الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى توفير استراتيجية سلامة موحدة للطيران العالمي.

٤- صلة الخطة بالبرامج والأولويات الحالية

٤-١ لا تحل الخطة العالمية للسلامة الجوية محل نشاطات الايكاف الحالية في مجال السلامة ولكنها تكمل هذه النشاطات عن طريق تسهيل تحديد الأولويات وتقديم وثيقة جامعة تغطي جميع نشاطات المنظمة في مجال السلامة.

٤-٢ يتضمن برنامج العمل الفني للمنظمة المهام الخاصة بالسلامة التي تنفذها الايكاف في مجال الملاحة الجوية. وتخصص لجنة الملاحة الجوية الأولوية بغية مساعدة الأمانة العامة في تنفيذ برنامج العمل. ويتم تحديد أولوية المهام على أساس اتفاقية الطيران المدني الدولي وقرارات الجمعية العمومية وخطة العمل الاستراتيجية للايكاف وأهداف لجنة الملاحة الجوية واعتبارات الميزانية. وفي إطار تحديد الأولويات، تدرج عناصر ومهام الخطة العالمية للسلامة الجوية ضمن أولويات برنامج العمل لضمان تحقيق أفضل الفوائد للسلامة لما تسخره المنظمة في مجال سلامة الطيران.

٥- انجازات الخطة العالمية للسلامة الجوية

٥-١ خلال السنوات الأخيرة، ركزت أنشطة الايكاف المتعلقة بالسلامة في إطار خطة الايكاف العالمية للسلامة الجوية على المجالات التي يعتقد أن من شأنها أن توفر إلى أقصى حد تخفيض عدد الحوادث التي تسفر عن خسائر كبيرة في الأرواح. وتشمل مجالات النشاط ما يلي:

أ) العمل الجاري بشأن برنامج منع الطائرات من الارتطام بالمرتفعات وتخفيض حوادث الاقتراب والهبوط، بما في ذلك معدلات الطائرات واجراءات التشغيل والتدريب.

ب) متطلبات جديدة لنظم تفادي التصادم المحمول على متن الطائرة (ACAS) بالتشديد على اجراءات التشغيل.

ج) ادخال نظم ادارة السلامة في ادارة الحركة الجوية وعمليات المطار.

د) ادخال العوامل الانسانية في الأحكام الصادرة عن الايكاف.

هـ) مواصلة تحديث القواعد القياسية والنظم الموصى بها للايكاف واجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الارشادية.

و) الانتهاء من الدورة الأولى لتدقيقات الملاحق ١ و ٦ و ٨ بموجب البرنامج العالمي لمراقبة تدقيق السلامة.

ز) شن حملة تعليم وتوعية بشأن سلامة/التعدي على المدرج.

ح) تحديد حد أدنى لمطلب اجادة اللغة في الاتصالات اللاسلكية.

٦- مراجعة الخطة العالمية للسلامة الجوية

٦-١ لا يزال قطاع صناعة الطيران ديناميكياً تنشأ فيه تكنولوجيات بشكل متواصل وغالباً ما تتسبب بمشاكل وتحديات جديدة للسلامة. وفي الوقت عينه، مازالت بعض مسائل السلامة لم تعالج بعد بشكل ملائم، وفي بعض الحالات، مازالت الاجراءات المحددة للسلامة غير منفذة على نطاق واسع. ولاظهار هذه الوقائع، من المهم أن تتم مراجعة أي خطة للسلامة مراجعة دورية لضمان حداثة هذه الخطة.

٦-٢ لمواكبة التطورات المستجدة في مجال صناعة الطيران، تجتمع لجنة الملاحة الجوية مع رواد صناعة الطيران على نحو دوري. وان تبادل الآراء والمعلومات خلال تلك الاجتماعات قد ساعد على تحديد مسائل السلامة الناشئة وامكانيات التصدي لها. وتوفر هذه الاجتماعات أيضاً فرصة لقطاع صناعة الطيران حتى يستعرض الخطة العالمية للطيران المدني ويقدم مساهماته لتطويرها في المستقبل

٦-٣ تقوم لجنة الملاحة الجوية باستعراض سنوي للخطة العالمية للسلامة الجوية وتحديثها حسبما هو مطلوب. وتوجد النسخة الحالية للخطة العالمية للسلامة الجوية على موقع الايكاو على شبكة الانترنت (www.icao.int/icao/en/anb). ويقدم تقرير بالتقدم المحرز بشأن تطوير الخطة العالمية للسلامة الجوية الى الدورات العادية للجمعية العمومية.

٦-٤ يتضمن المرفق (أ) لهذه الورقة النسخة الحالية للخطة العالمية للسلامة الجوية. ويتضمن المرفق (ب) نسخة من قرار الجمعية العمومية A33-16 بشأن الخطة الحالية.

٧- الاجراء المعروض على مؤتمر الملاحة الجوية

٧-١ يدعى مؤتمر الملاحة الجوية أن يحيط علماً بالمعلومات الخاصة بخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية التي تتضمنها هذه الوثيقة وأن يستخدمها كمعلومات ضرورية.

المرفق (أ)

خطة الايكاف العالمية للسلامة الجوية

١- الأهداف

- ١-١ تهدف خطة الايكاف العالمية للسلامة الجوية الى ما يلي:
- (أ) تخفيض عدد الحوادث والضحايا بغض النظر عن حجم الحركة الجوية.
- (ب) تحقيق تخفيض ملحوظ على الصعيد العالمي لمعدلات وقوع الحوادث، مع التركيز على الأقاليم التي مازالت فيها هذه المعدلات عالية.
- ٢-١ ينبغي تحقيق ذلك الهدف بالطرق التالية:
- (أ) تحديد الأسباب المتكررة التي أدت الى حوادث على الصعيدين العالمي والاقليمي، والتوصية باتخاذ اجراءات محددة.
- (ب) مزيد من التحديد لكل العناصر التي يمكن أن تقوض السلامة، مثل أوجه القصور والثغرات في نظام الملاحة الجوية أو عدم الامتثال للقواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاف، والتوصية بالاجراءات التصحيحية.
- (ج) تعزيز التعاون بين الدول المتعاقدة أو مجموعات الدول والايكاف لتحسين قدرة الايكاف على جمع المعلومات المتعلقة بالسلامة وتقييمها ونشرها.
- ٣-١ لذلك ينبغي لخطة الايكاف العالمية للسلامة الجوية أن تحدد المهام والبرامج التي يرجح أن تعود بأفضل النتائج من حيث تخفيض عدد الحوادث ومعدلات وقوعها على الصعيدين العالمي والاقليمي. ومن المتوقع أن تستفيد كل الأطراف المشاركة في السلامة الجوية من هذه الخطة بوصفها أداة للتخطيط والمتابعة تمكن هذه الأطراف من أن تحدد في وثيقة رسمية المهام والبرامج المذكورة أعلاه ومن أن تتحقق من مدى التقدم المحرز في هذه المجالات التي تعمل فيها الايكاف. ولكي تصبح خطة الايكاف العالمية للسلامة الجوية سهلة المنال، ستوزع الايكاف هذه الوثيقة بشكل منتظم رفق كتاب منها وستنشرها في موقع الايكاف على شبكة الانترنت.

٢- العناصر الأساسية

- ١-٢ العناصر الأساسية الثلاثة للخطة العالمية للسلامة الجوية هي:
- العنصر الأساسي الأول استعراض العوامل المسببة لحوادث الطيران في العالم، بهدف تحديد المسائل التي تخص السلامة وينبغي معالجتها لخفض معدلات وقوع الحوادث مع توجيه اهتمام خاص لأسباب التفاوت الاقليمي لمعدلات وقوع الحوادث.

العنصر الأساسي الثاني مواكبة نشاطات المجموعات الراهنة المعنية بالسلامة لتحديد مسائل السلامة من المنظور العالمي. وتركز الخطة في هذا السياق على مبادرات السلامة التي توفر أفضل النتائج من حيث خفض عدد الحوادث ومعدلات وقوعها.

العنصر الأساسي الثالث زيادة الوعي بمسائل السلامة في العالم عن طريق تسهيل التبادل والاستخدام الفعالين للبيانات والمعلومات عن السلامة الجوية.

٣- العناصر

١-٣ إجراء مراجعة سنوية للعناصر المسببة للحوادث والوقائع، وذلك باستخدام جميع مصادر المعلومات المتاحة بما في ذلك نظام الايكاو للابلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع (ADREP). (العنصر الأساسي الأول)

المهام ذات الصلة

- أ) تحديد المسائل التي تخص السلامة على وجه التحديد.
- ب) تحديد مسائل السلامة التي تؤدي الى التفاوت في معدلات وقوع الحوادث الاقليمية.
- ج) وضع مؤشرات للسلامة تساعد على سرعة تحديد الاتجاهات السائدة في أداء السلامة.
- د) نشر نتائج هذه النشاطات لاستخدامها في البرامج التي تنفذها الدول وقطاع الطيران لمنع وقوع الحوادث.

٢-٣ التوصية باجراءات السلامة على ضوء نتائج برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. (العنصران الأساسيان الأول والثاني)

المهام ذات الصلة

- أ) مراجعة العناصر الحرجة للسلامة كما حددها برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- ب) مساعدة الدول على وضع هياكل مناسبة لمراقبة السلامة الجوية.
- ج) مساعدة الدول على اعداد مواد تنظيمية يسهل فهمها.
- د) الترويج لتوسيع نطاق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ليشمل مجالات أخرى متعلقة بالسلامة، واعطاء هذا البرنامج الأولوية التي يستحقها.
- هـ) تحديث القواعد والتوصيات الدولية الحالية، أو اعداد قواعد وتوصيات أخرى جديدة، حسب الاقتضاء.

٣-٣ تعزيز أعمال تحديد وسد ثغرات مجال الملاحة الجوية التي حددتها جميع المصادر ، بما في ذلك مجموعات الايكاو الاقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الاقليمية للسلامة. (العنصر الأساسي الثاني)

المهام ذات الصلة

- أ) استعراض الارشادات وتقديمها الى الدول مع المساعدة الضرورية حسب الامكان لتنفيذ اجراءات السلامة السديدة.

استعراض النظم الحالية المستخدمة لبيانات السلامة وتحسينها
لتسهيل نشر معلومات السلامة. (العنصر الأساسي الثالث)

٤-٣

المهام ذات الصلة

- (أ) المشاركة في " فريق الدعم الحكومي للشبكة العالمية لمعلومات الطيران " لاستطلاع سبل الحد من العقوبات القانونية وغيرها التي تعرقل ابلاغ معلومات السلامة.
- (ب) وضع نصوص للملاحق واعداد مواد ارشادية لنظم الابلاغ الطوعي عن الوقائع.
- (ج) تطوير الوسائل المناسبة لضمان الطبيعة غير الجزائية للنظم الطوعية للابلاغ عن الوقائع.
- (د) تطوير الوسائل اللازمة لضمان عدم افشاء المعلومات السرية الخاصة بالسلامة.
- (هـ) المشاركة في نشاطات صناعة الطيران مثل نشاط " مجموعة العمل المعنية بالتصنيف والمشاركة بين فريق السلامة الجوية التجاري والايكاو " بغية تسهيل التشفير والتخزين والنشر العالمي للمعلومات الخاصة بالسلامة.
- (و) تحديث نصوص الملاحق لتسهيل جمع ونشر المعلومات الخاصة بالسلامة.
- (ز) توفير المعلومات الخاصة بالسلامة على موقع الايكاو في شبكة الانترنت.
- (ح) النظر في انشاء شبكة شاملة لتحليل البيانات ونشر المعلومات.

التعاون مع الدول وقطاع الطيران لتحديد التدابير الاضافية للسلامة. (العنصر الأساسي الثاني)

٥-٣

المهام ذات الصلة

- (أ) ضبط الاتصال " بفريق السلامة الجوية التجاري " في الولايات المتحدة، و" المبادرة المشتركة لاستراتيجية السلامة " في أوروبا و" الشبكة العالمية لمعلومات الطيران " (GAIN) في الولايات المتحدة، وأي مبادرات محتملة خاصة بالسلامة.
- (ب) المشاركة في مبادرات صناعة الطيران والحكومات الخاصة بالسلامة والتي تعالج المسائل التي تخص هذا المجال على وجه التحديد.
- (ج) تحديد مهام السلامة التي تحتل أولوية عالية من منطلق فائدتها في تحسين مستوى السلامة، ولتحديد ما اذا كان وضع مبادرات السلامة مفيدا على النطاق العالمي ويستحق الادراج في برنامج العمل الفني للمنظمة في مجال الملاحة الجوية.
- (د) عقد مشاورات منتظمة مع أهم شركات صناعة الطيران، على أن يكون الهدف من هذه المشاورات التي تجمع بين ممثلي صناعة الطيران والمنظمات الدولية ولجنة الملاحة الجوية والتي يدعمها موظفو الأمانة العامة للايكاو:
- (١) اعلام كل المشاركين بالتقدم المحرز في مجال السلامة في اطار الخطة العالمية للسلامة الجوية.

(٢) تبادل المعلومات، والاستعانة بخبرة صناعة الطيران لمراجعة كل البيانات والاقتراحات التي يمكن أن تبرر اتخاذ مبادرات إضافية في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية.

(٣) اعطاء صناعة الطيران والمنظمات الدولية فرصة لتحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٦-٣ وضع الحلول لمسائل السلامة المحددة. (العنصران الأساسيان الثاني والثالث)

المهام ذات الصلة

- (أ) اعداد نصوص للملاحق تتعلق بالتكنولوجيات الحديثة للمعدات التي يجب تركيبها على متن الطائرات.
- (ب) ادراج نتائج دراسات مجموعات العمل التابعة لصناعة الطيران (مثل المجموعات المعنية بحوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة، وتخفيض حوادث الاقتراب والهبوط) في النصوص التي تصدرها الايكاو.
- (ج) اعداد ارشادات خاصة ببرامج تحليل بيانات الرحلات الجوية، وهي البرامج التي يحتاجها مشغلو الطائرات التجارية الكبيرة.
- (د) تحديث نصوص الملاحق التي تتعلق بوصف التضاريس على خرائط الاقتراب، والبيانات الالكترونية عن التضاريس الأرضية التي تعرض في مقصورة القيادة.
- (هـ) ضمان السلامة في مستحدثات تعزيز سعة المطارات والمجالات الجوية.
- (و) وضع نصوص تتعلق بتحسين اجراءات الاتصالات جو-أرض، بما في ذلك الشروط الدنيا لمستويات المهارات المطلوبة للاستخدام الشائع للغة الانجليزية في اتصالات مراقبة الحركة الجوية.
- (ز) توفير الارشاد والرصد للعمل بنظم ادارة السلامة في المطارات وخدمات الحركة الجوية.
- (ح) توسيع نطاق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، بحيث يشمل الملحقين الحادي عشر والرابع عشر.
- (ط) انشاء وتعزيز مجموعات اقليمية للسلامة.
- (ي) وضع قواعد وتوصيات لتحسين الاعتمادية الفنية للطائرات.
- (ك) مواصلة دمج اعتبارات العوامل البشرية في النصوص التنظيمية والارشادات الصادرة عن الايكاو.
- (ل) وضع قواعد وتوصيات أو ارشادات لحل مشكلة اختراق المدارج.
- (م) وضع نصوص بخصوص تعزيز المعدات والاجراءات والأداء البشري في مجال ادارة الحركة الجوية.

— — — — —

المرفق (ب)

القرار A33-16: خطة الايكو العالمية للسلامة الجوية

ان الجمعية العمومية:

ان تؤكد مجددا أن الهدف الأساسي للمنظمة لا يزال هو تحسين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

وإدراكا منها بأن المعدل العالمي للحوادث المميتة في عمليات النقل الجوي ظل راكدا عند مستوى منخفض لعدد من السنوات.

وان تلاحظ أن الزيادة المتوقعة في حجم الطيران المدني الدولي ستؤدي الى عدد متزايد من حوادث الطائرات ما لم يخفض معدل الحوادث.

وإدراكا منها بأن وعي الجمهور لسلامة الطيران يقوم الى درجة كبيرة على عدد حوادث الطائرات لا على معدل وقوعها.

وإدراكا منها بأن التقليل من معدل الحوادث سوف يتطلب قيام جميع المشاركين في صناعة الطيران، ومنهم الايكو والدول ومنتجو الطائرات ومشغلو الطائرات، باتباع نهج جديدة، ولا سيما النهج التي تتسم بروح المبادرة والنهج المعتمدة على تحليل المخاطر.

وإدراكا منها بأن العامل البشري في نظام الطيران له أهمية كبرى في المبادرات الرامية الى منع وقوع الحوادث ومبادرات سلامة الطيران.

وان تلاحظ بقلق أن حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة وحوادث الطائرات أثناء الاقتراب والهبوط لا تزال تعد من الحوادث الرئيسية التي تقع لرحلات شركات الطيران.

١- تؤكد على ضرورة خفض معدل الحوادث المميتة في عمليات النقل الجوي.

٢- تحث الدول المتعاقدة على اقرار أهداف الخطة العالمية لسلامة الطيران من أجل خفض عدد حوادث الطائرات ومعدل وقوع الحوادث في العالم.

٣- تحث الدول المتعاقدة على تطبيق الارادة السياسية من أجل اتخاذ الاجراءات التصحيحية المحددة بموجب عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية، وسد الثغرات المكتشفة في اجراءات التخطيط الاقليمية وما يتصل بها من أنشطة، ونشر اللوائح الضرورية لتنفيذ نظم السلامة الجوية التي أنشئت في اطار الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٤- تكرر الحاجة الى تنفيذ برنامج الايكو لمنع حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة وبرنامج الايكو لتخفيض حوادث الطائرات أثناء الاقتراب والهبوط.

٥- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم الدعم اللازم لمختلف عناصر خطة الايكاف العالمية لسلامة الطيران.

٦- **تؤيد** مفهوم تركيز أنشطة الايكاف في مجال سلامة الطيران على مبادرات سلامة الطيران، سواء المقررة أو الجاري تنفيذها، لأنها تخفض معدل الحوادث بما يحقق أفضل عائد لسلامة الطيران.

٧- **تطلب** من المجلس والأمين العام أن تضمن التمويل الكامل من ميزانية الايكاف لجميع البنود المتعلقة بسلامة الطيران والمدرجة في اطار الخطة العالمية لسلامة الطيران، بما في ذلك المهام المتعلقة بالسلامة التي تباشرها المكاتب الاقليمية.

٨- **تكلف** المجلس والأمين العام بالمشاركة في الجهود التي تبذلها الدول لتحسين النظم القائمة لقواعد بيانات سلامة الطيران وتحسين تبادل المعلومات المتعلقة بسلامة الطيران، والمشاركة في الأنشطة الرامية الى انشاء شبكة شاملة لتحليل البيانات ونشر المعلومات، مع مراعاة الحاجة الى توفير الحماية الكافية للمعلومات السرية ولمصادرها.

٩- **تشجع** على ابلاغ المعلومات المتصلة بسلامة الطيران بلا مقابل للمنفعين في قطاع الطيران، بما في ذلك المعلومات التي تبلغها الدول عن الحوادث والوقائع الى نظام الايكاف للتبليغ عن الحوادث والوقائع (نظام ADREP).

١٠- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على النظر في قوانينها وتنظيماتها وسياساتها، وعلى تغييرها عند الاقتضاء، من أجل تحقيق التوازن السليم بين مختلف عناصر الجهود الرامية الى منع وقوع الحوادث (مثل جهود التنظيم والانفاذ والتدريب، والحوافز الرامية الى تشجيع الابلاغ الطوعي) وتشجيع زيادة الابلاغ الطوعي عن الأحداث التي قد تؤثر على السلامة الجوية، **وتكلف** الايكاف بوضع السياسات والتوجيهات الملزمة في هذا الشأن.

١١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على التأكد من أن مشغلي الطائرات، ومقدمي خدمات ومعدات الملاحة الجوية، ومؤسسات الصيانة، لديهم جميعا الاجراءات والسياسات اللازمة للابلاغ الطوعي عن الأحداث التي قد تؤثر على سلامة الطيران.

١٢- **تطلب** من المجلس انشاء برنامج لتشجيع الدول على تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية واجراءات الاقتراب بالتوجيه الرأسي بالاستعانة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية أو معدات قياس المسافات DME/DME وفقا لأحكام الايكاف.

١٣- **تشجع** الدول على تشكيل مجموعات اقليمية تعنى بسلامة الطيران.

١٤- **تشجع** الدول على تأييد انشاء مجموعات خبراء استشارية دولية، أو أي مبادرات أخرى، حيثما يكون ذلك ملائما، تعنى بسلامة الطيران والمساعدة على ما يلي:

أ) جميع جهود وخبرات وموارد الأطراف المهتمة من البلدان والمنظمات الدولية والاقليمية ومنتجي الطائرات ومشغلي الطائرات والمؤسسات المالية ومؤسسات التمويل الأخرى والايكاف.

ب) دراسة مسائل سلامة الطيران في مجموعة فرعية من الدول الأعضاء.

ج) صياغة اطار لادارة سلامة الطيران المدني وتقديم توصيات لتحسين السلامة وتقديم المساعدة.

١٥- **تكلف** الأمين العام بتوزيع وثيقة "الخطة العالمية للسلامة الجوية" بصفة منتظمة عن طريق كتب المنظمة وعلى موقع الايكاو على شبكة الانترنت.

١٦- **تكلف** الايكاو بأن تقدم تقريراً عن الخطة العالمية لسلامة الطيران الى الدورات المقبلة للجمعية العمومية.

— انتهى —