



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية.  
٢-٣٠ أحدث المستجدات بشأن الخطة العالمية للملاحة الجوية

### قوة التعاون بين السلامة والملاحة الجوية<sup>١</sup>

(مقدمة من أوروغواي، برعاية غيانا والدول الأعضاء في لجنة  
الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)<sup>٢</sup>

#### الموجز التنفيذي

توضح ورقة العمل هذه شواغل منطقة أمريكا الجنوبية فيما يتعلق بالحاجة إلى اتخاذ إجراءات منسقة بين المجموعات الإقليمية لسلامة الجوية لمعالجة المسائل الشاملة لعدة قطاعات تتناولها الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) والخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP)، وتقدم نهجاً عملية لإدماج مجموعات العمل في كلا المجالين.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) تشجيع المجموعات الإقليمية التابعة للخطتين المذكورتين (GANP) و(GASP) على إعداد مؤشرات مشتركة لكل من خطتي الإيكاو العالميتين؛

(ب) تشجيع المجموعات الإقليمية على العمل معاً بشأن القضايا الشاملة للخطتين GANP وGASP؛

(ج) تشجيع المجموعات الإقليمية على تنظيم حلقات عمل تفاعلية لزيادة الوعي بين الخطط العالمية الثلاث للإيكاو.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة ووسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	إيجابية بالنسبة للدول: من خلال إنشاء ترتيب تعاوني مشترك بين مجالتي السلامة والملاحة الجوية، يمكن تجنب ازدواجية الجهود. إيجابية بالنسبة للإيكاو: إذا تم الاتفاق على جداول أعمال مشتركة بين المجموعات الإقليمية بشأن القضايا الشاملة، يمكن تجنب تكاثر حلقات العمل والحلقات الدراسية بشأن نفس الموضوع. إيجابية بالنسبة للإيكاو والدول: من خلال وضع مؤشرات مشتركة للقضايا الشاملة للسلامة والملاحة الجوية، وسيتم تقاسم عمليات القياس التلقائي للمؤشرات بين مختلف مجموعات العمل.

<sup>١</sup> قدمت أوروغواي هذه الورقة باللغة الإسبانية.

<sup>٢</sup> الأرجنتين وأروبا (مملكة هولندا) وبلير ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وتشيلي وكولومبيا وكوستا ريكا وكوبا وجمهورية الدومينيكان وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجاميكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وبيرو وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا.

المراجع:	الوثيقة Doc 10140، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٩/١٠/٤) القرار ٤٠-١، تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية القرار ٤٠-٥، الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ القرار ٤٠-٦، التعاون الإقليمي والمساعدة على سدّ الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس
----------	---

## ١- المقدمة

- ١-١ وضعت الإيكاو أهدافا استراتيجية تشمل السلامة والقدرة والكفاءة. وتتبلور أكثر الوسائل تأكيدا لتعزيز سلامة الطيران المدني وقدراته وكفاءته من خلال الشراكة التعاونية والمنسقة بين جميع الجهات المعنية.
- ٢-١ وتمثل كل من الطبعة الثالثة من خطة GASP والطبعة السادسة من خطة GANP الخيار الشامل للتوجيه الاستراتيجي العالمي للسلامة والملاحة الجوية على التوالي، حيث تسعى كل منهما إلى الحفاظ على التعاون والتنسيق الوثيقين مع جميع الجهات المعنية من خلال إثبات أن التعاون يجعل كل العمليات أسرع وأكثر موثوقية وأكثر فعالية من حيث التكلفة.

## ٢- التحليل

- ١-٢ تشكل الخطتان العالميتان إطارا لوضع وتنفيذ خطط إقليمية ودون إقليمية ووطنية، تقدم بموجبها الدول الأعضاء والقطاع والمؤسسات المالية الدعم اللازم لتنفيذ منسق لخطتي GASP وGANP، مع تجنب ازدواجية الجهود. ومع ذلك، نعتقد أنه يمكننا تحسين العلاقة بين الخطتين عن طريق تعزيز الاتصال والتنسيق بينهما إلى أقصى درجة.
- ٢-٢ والغرض العام من خطة GASP هو توجيه التطوير المنسق لتخطيط السلامة على الصعيد الإقليمي والوطني، بدعم من الأنشطة الإقليمية التي تنسقها المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية. والهدف منها أيضا هو مساعدة الدول والمناطق في إعداد سياسات وخطط السلامة الخاصة بكل منها وتنفيذها.
- ٣-٢ ويجب على الدول الأعضاء أن تستنبط حلولاً مستدامة من أجل الممارسة الكاملة لمسؤولياتها المتعلقة بمراقبة السلامة وتوفير خدمات الملاحة الجوية، وهو ما يمكن تحقيقه عن طريق تقاسم الموارد الداخلية و/أو الخارجية، مثل موارد المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية وخبرات الدول الأخرى. ومن الأمثلة على هذا التنسيق إجراء قواعد الملاحة والطيران البصري القائم على الأداء (PBN VFR) والذي تنفذه الدول في منطقة أمريكا الجنوبية للحد من النهج المزعزعة للاستقرار والهبوط الصعب بنسبة ١٠٠٪، والحصول على فوائد جانبية مثل التحسينات في عمليات إلغاء الرحلات بسبب الظروف الجوية السيئة، والحد من استهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون CO2، من بين فوائد أخرى.
- ٤-٢ وتكتسي الجهود الرامية إلى تعزيز السلامة في مجال الطيران بصفة عامة وفي الملاحة الجوية بصفة خاصة أهمية قصوى من خلال اتباع نهج استباقي ينبغي فيه وضع استراتيجية لتحديد الأولويات والأهداف والمؤشرات وتقاسمها لإدارة مخاطر السلامة في الملاحة الجوية.
- ٥-٢ وينبغي تعزيز الجهود المشتركة، باستخدام المدخلات المشتركة، ومجالات الأداء الرئيسية، والمؤشرات، والغايات والأهداف، على الصعيدين الإقليمي والوطني لاتخاذ الإجراءات التصحيحية حسب الاقتضاء، لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة في عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق السلامة، من خلال خطتي السلامة والملاحة (GANP) و (GASP) برنامج و عملية التخطيط الإقليمي.

### ٣- التدابير المقترحة

١-٣ بالنظر إلى الحاجة إلى مساعدة الدول في تنفيذ مبادئ إدارة السلامة والتخفيف من المخاطر الناشئة عن المشاكل التشغيلية المحددة للملاحة الجوية، واعترافاً بأن العديد من الدول والمناطق تقوم بوضع خطط جديدة للملاحة الجوية من أجل تحسين الملاحة الخاصة بها، من المفهوم أنه ينبغي العمل على مشروع واحد يتضمن نظرة عامة عن الملاحة الجوية مع اعتبار السلامة مسألة شاملة.

٢-٣ أنشأت الإيكاو مجموعات إقليمية لسلامة الطيران، آخذة في الاعتبار احتياجات مختلف المناطق مستندة إلى الهياكل وأشكال التعاون القائمة، ومعتمدة على مبادئ إدارة السلامة المنصوص عليها في نظام المساعدة على سلامة الطيران لتعزيز السلامة عن طريق تجميع الإجراءات حيثما تمس الحاجة إليها، وذلك مع التركيز أساساً على الملاحة الجوية الدولية؛

٣-٣ كما وضعت خارطة طريق عالمية لسلامة الطيران كخطة عمل لمساعدة مجتمع الطيران على تنفيذ مبادرات السلامة المنصوص عليها في خطة GASP، من خلال إطار منظم ومشارك لجميع الجهات المعنية وينبغي فيه التشديد على الملاحة الجوية.

٤-٣ ويتمثل أحد التدابير المقترحة في اعتماد وتبادل مؤشرات الأداء عبر الخطتين بشأن النسبة المئوية للامتثال للإجراءات التصحيحية المصممة لمعالجة الشواغل وأوجه القصور المحددة في مجالي السلامة والملاحة الجوية. ومن بين جميع الشركاء في مجال سلامة الطيران، وفي إطار البرنامج الشامل لمساعدة الدول الأعضاء، سيتمكن البرنامج إلى حد كبير من تقييم المعدلات التي يتم بها تصحيح أوجه القصور المحددة في الملاحة الجوية، وذلك بغية إنشاء مؤشر مشترك ووضع أهداف قابلة للقياس.

٥-٣ وبما أن الدول مدعوة إلى ممارسة دورها بالكامل في ضمان امتثال مقدمي خدمات الملاحة الجوية الوطنيين امتثالاً تاماً للقواعد والتوصيات الدولية، وعلى اتخاذ الإجراءات المناسبة عند الضرورة لضمان السلامة، فإننا نرى من الضروري إجراء دراسة استقصائية للعلاقة بين خطتي GASP وGANP، مع مراعاة الاتساق، ومواءمة وتنسيق الجهود الرامية إلى تعزيز سلامة الطيران المدني الدولي وقدراته وكفاءته.

٦-٣ وقد عممت الدراسة الاستقصائية على جميع الدول المشاركة في الاجتماع السابع والعشرين لتنفيذ خطة الملاحة الجوية SAMIG/27. وقد أظهر هذا النهج الأولي أن عدداً قليلاً جداً من الدول قد عززت الجهود المشتركة بين السلامة والملاحة الجوية. ولكن من أجل الحصول على نتائج أكثر تمثيلاً من كلا القطاعين، ينبغي أن نعمل على اجتماعات أخرى تتعلق بالسلامة حتى تتمكن من تقييم النتائج من وجهتي النظر كليهما.

٧-٣ تشير الإيكاو، في الخطط العالمية الثلاث، إلى التفاعل بين الخطط وفي GANP، يمكن ملاحظة أن مجالين رئيسيين للأداء (KPAs)، أي السلامة والأمن، يرتبطان ارتباطاً مباشراً بخطة GASP والخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP). غير أن التفاعل بين GASP وGANP لا يزال في بدايته، مدفوعاً أساساً بالاجتماعات المتتالية المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ للكاريبي وأمريكا الجنوبية (GREPECAS) والمجموعة الإقليمية لسلامة الجوية - الأمريكيتين (RASG-PA).

٨-٣ وتتمثل رسالة الإيكاو في أن خطة GASP تكمل خطة الملاحة GANP من خلال تزويد الدول ومقدمي الخدمات بالأدوات اللازمة لتنفيذ نهج لإدارة السلامة، ليس فقط من خلال برنامج السلامة الوطني ونظام إدارة السلامة. غير أنه ينبغي ترجمة ذلك إلى جهد مشترك بين المجموعات الإقليمية والأفرقة العاملة في الدول، مما قد يسفر عن مؤشرات مشتركة تمكن من إجراء تقييم موضوعي لتنفيذ السلامة في عمليات الملاحة الجوية.

٩-٣ ومن شأن هذه التفاعلات والعمل المشترك لكلا المجالين أن يحسن سلامة وأمن نظام الملاحة الجوية وأن يلبي تطلعات الأداء المحددة في الخطط العالمية.

#### ٤- آليات دعم التنفيذ الإقليمية

١-٤ لا تتزعزع الإيكاو في جهودها الرامية إلى تحقيق التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من خلال التعاون فيما بين الدول الأعضاء والجهات المعنية، واقتناعها بأن أفضل وسيلة لتعزيز سلامة الطيران المدني وقدراته وكفاءته في جميع أنحاء العالم هي من خلال نهج إقليمي للتعاون والتآزر والتنسيق في شراكة مع جميع أصحاب المصلحة؛

٢-٤ وينبغي توجيه الانتباه إلى العمل المشترك والمنسق للأفرقة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ من أجل مواصلة دعم تنفيذ وتحديث خطتي (GASP) و(GANP).

٣-٤ وكجزء من المراقبة الفعالة على السلامة، يمكن للمبادرات الرامية إلى تبادل المعلومات المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية أن توفر آلية قائمة على الاتفاق يتم من خلالها تبادل المعلومات السرية واستخدامها استخداماً بناءً لصالح كلا المجالين، اللذين لا ينقسمان.

#### ٥- الخلاصة

١-٥ ومن المسلم به أنه على الرغم من إحراز تقدم كبير نحو إنشاء إطار للإدارة القائمة على النتائج بين العمليات الجديدة المنشأة بين الخطتين العالميتين، ينبغي أن يطلب إلى الجمعية العمومية أن تعمل على الحفاظ على الصلة بين الخطتين وتعزيزها سعياً إلى تحقيق نتائج ملموسة.

٢-٥ تتوجه التطورات الجديدة لخطة GANP نحو مؤشرات السلامة KPA. وينبغي للجمعية العمومية أن تحت مجموعات العمل التابعة للخطتين على توحيد مؤشرات أدائهما من أجل تعزيز العمل المشترك.

٣-٥ وبالنظر إلى رسالة الإيكاو ومفادها أن الخطتين العالميتين مترابطتان ترابطاً وثيقاً، ينبغي للجمعية العمومية أن تشجع المجموعات الإقليمية والأقاليمية على الترويج لعقد حلقات عمل إقليمية بشأن التفاعل بين الخطط العالمية للمنظمة.