

A37-WP/350
TE/171
1/10/10



الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة الفنيّة

مشروع نص التقرير

عن

البند ٢٩ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البند ٢٩ من جدول الأعمال مقدمة لتنظر فيها اللجنة الفنيّة.

البند ٢٩ من جدول الأعمال: تقرير عن تنفيذ الايكاو للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وفقاً لنهج النظم الشامل وتطور برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بعد العام ٢٠١٠

١-٢٩ استعرضت اللجنة الفنية ورقة العمل A37-WP/36 المقدمة من المجلس والتي تتضمن تقريراً عن تنفيذ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج النظم الشامل. وتقدم ورقة العمل معلومات بشأن عمليات التدقيق وأنشطة البرنامج الأخرى للفترة ما بين ٢٠٠٥ و ٢٠١٠. كما تلقي ورقة العمل الضوء على الكمية الكبيرة من المعلومات التي تم جمعها ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والتي ستكون قيمة للغاية لدى تقييم حالة تطبيق قواعد وتوصيات الايكاو الدولية وتطبيق الدول الفعال للعناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة.

٢-٢٩ استعرضت اللجنة الفنية ورقة العمل A37-WP/37 المقدمة أيضاً من المجلس والتي تقترح مشروع قرار للجمعية العمومية بشأن نهج الرصد المستمر (CMA). وسيطلب نهج الرصد المستمر إقامة نظام لرصد قدرة الدول المتعاقدة في مجال مراقبة السلامة الجوية بشكل مستمر. كما سيسمح بتبادل معلومات السلامة بين الايكاو وأصحاب المصلحة المعنيين الآخرين. وقد حددت فترة الانتقال إلى نهج الرصد المستمر مبدئياً بسنتين.

٣-٢٩ استعرضت اللجنة الفنية ورقة العمل WP/235 المقدمة من جمهورية كوريا والتي تطلب من الايكاو مراجعة اقتراح بتوفير الدعم الفني إلى الدول من أجل تحسين نهج الرصد المستمر.

٤-٢٩ ذكرت اللجنة الفنية بورقة العمل WP/81 المقدمة من بلجيكا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ومن الدول الأعضاء الأخرى للمؤتمر الأوروبي للطيران المدني والتي تدعم الانتقال إلى نهج رصد مستمر. استعرضت اللجنة الفنية ورقة العمل WP/107 المقدمة من الولايات المتحدة والتي تدعم أيضاً التطور باتجاه اتباع نهج رصد مستمر.

٥-٢٩ استعرضت اللجنة الفنية ورقة العمل WP/137 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني باسم ٥٣ دولة أفريقية والتي تحيط علماً بالمعلومات الواردة في ورقتي العمل WP/36 و WP/37 مع الإعراب عن القلق بشأن مهلة السنتين المحددة للانتقال إلى نهج الرصد المستمر ودعت إلى نهج أكثر مرونة. ودعت ورقة العمل أيضاً إلى اتخاذ إجراءات لدعم الدول الأفريقية.

٦-٢٩ ركز النقاش الذي أعقب ذلك على أهمية توفير معلومات عامة عن سلامة الطيران لجمهور المسافرين. واقتُرِح دمج منظمات مراقبة السلامة الجوية الإقليمية في نهج الرصد المستمر ووجوب جعل ضمان الجودة إحدى أهم الأولويات في ظل النهج الجديد.

٧-٢٩ قدمت كوبا ورقة معلومات (A37-WP/150).

٨-٢٩ أجمعت اللجنة الفنية على دعم نهج الرصد المستمر وكان هناك دعم عام للخطة الانتقالية. وجرى الإقرار بالتحديات التي تواجه الدول الأفريقية. كما تمّ تكبير المندوبين بأنّ برنامج التنفيذ الشامل لإقليم إفريقيا والمحيط الهندي (ACIP) قد مدد لتغطية السنوات الثلاث المقبلة وأنه يجري توفير دعم إضافي لمكتب شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي ومكتب أفريقيا الغربية والوسطى الإقليميين التابعين للايكاو. ومن المقرر أيضاً إجراء تدريب إضافي لمسؤولي السلامة

الإقليميين خلال حلقة عمل ستجري في نهاية أكتوبر، ووافقت الأمانة العامة على تولي موظفين إضافيين في مجال سلامة الطيران مراكز في المكاتب الإقليمية لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي.

٢٩-٩ في ضوء المناقشة، ترفع اللجنة الفنية القرار التالي للجلسة العامة لتعتمده:

القرار ١/٢٩: نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

وحيث أن المادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة، والقواعد القياسية، والاجراءات، والتنظيم فيما يتعلق بجميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كانت مسؤولية مراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي بصورة عامة تقع على الدول المتعاقدة، جماعة وفردا، كما تتوقف أيضا على التعاون الوثيق للايكوا، والدول المتعاقدة، وصناعة الطيران، وجميع أصحاب المصلحة الآخرين في تنفيذ خطة الايكوا العالمية للسلامة الجوية (GASP)؛

ولما كان مؤتمر رؤساء الطيران المدني لسنة ٢٠٠٦ قد قدّم توصيات لإتاحة وصول الجمهور الى المعلومات المناسبة بشأن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية ووضع آليا إضافية للتغلب على الشواغل الرئيسية بخصوص السلامة (SSCs) المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ (HLSC 2010) قد رفع توصيات الى الايكوا بوضع معايير للمشاركة في الشواغل البارزة في مجال السلامة مع أصحاب المصلحة المعنيين ولتقييم كيفية تبادل هذه المعلومات مع الجمهور بالشكل الذي يمكنه من اتخاذ قرار مستنير فيما يتعلق بسلامة النقل الجوي؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ قد قدّم توصيات الى الايكوا للدخول في اتفاقات جديدة وتعديل اتفاقات قائمة لتبادل المعلومات السرية المتعلقة بالسلامة الجوية مع كيانات ومنظمات دولية، من أجل تخفيف العبء عن الدول، الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض تكرار أنشطة الرصد؛

وإذ تُذكر بأن الدورة العادية الثانية والثلاثين للجمعية العمومية قررت إنشاء برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الايكوا بتنفيذ عمليات تدقيق مراقبة منتظمة، والزامية، ومنهجية ومنسقة؛

ولما كان تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد شكّل إنجازا رئيسيا لسلامة الطيران، محققا الولاية التي منحت له بموجب القرارين ٣٢-١١ و ٣٥-٦ وموفرا إمكانية تقييم قدرات الدول المتعاقدة على المراقبة وتحديد مجالات التحسين؛

وإذ تُذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-٨ قد طلب من المجلس أن يضمن قدرة البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية على الاستمرارية المالية على الأجل الطويل، وأن ينقل جميع نشاطات هذا البرنامج تدريجيا الى الميزانية البرنامجية العادية؛

وإذ تُذكر بأهداف برنامج الايكوا العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الذي يرمي الى التأكد من أن الدول المتعاقدة تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية على النحو الواجب؛

ومع التسليم بأنه لأمر أساسي أن يستمر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في تغطية جميع أحكام الملحق المتعلقة بالسلامة من أجل تعزيز التنفيذ المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بالسلامة؛

وإذ تدرك أن الأمين العام قد اتخذ الخطوات الملائمة لضمان انشاء آلية مستقلة لضمان الجودة تستخدم لرصد وتقييم جودة هذا البرنامج؛

وإذ تدرك أن التنفيذ الفعال للخطط التصحيحية الخاصة بالدول أمر حيوي لتعزيز سلامة الملاحة الجوية العالمية؛

وإذ تقر بأن عمليات التدقيق التي تقوم بها المنظمات الإقليمية والدولية، ومن بينها المنظمات التي لديها اتفاقات مع الايكاو مثل وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) تسهم في تعزيز السلامة؛

وإذ تقر بأن الشفافية ومعلومات السلامة وتبادلها يمثلان إحدى دعائم سلامة شبكة النقل الجوي؛

تقرر الجمعية العمومية ما يلي:

١- تُعرب عن تقديرها للأمين العام على التنفيذ الناجح لنهج النظم الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛

٢- تكلف الأمين العام بأن يقوم اعتباراً من أول كانون الثاني/يناير ٢٠١١ بتطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الى نهج الرصد المستمر، الذي سيتضمن تحليل عوامل مخاطر السلامة ويطبق على أساس عالمي لتقييم قدرات الدول على المراقبة؛

٣- توجه عناية الأمين العام بأن يستمر نهج الرصد المستمر بالمحافظة، كعناصر أساسية، على أحكام السلامة الرئيسية المتضمنة في الملحق ١ - اجازة العاملين، الملحق ٦ - تشغيل الطائرات، الملحق ٨ - صلاحية الطائرات للطيران، الملحق ١١ - خدمات الحركة الجوية، الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والملحق ١٤ - المطارات؛

٤- تكلف الأمين العام بالاستمرار في ضمان المحافظة على آلية ضمان الجودة التي أنشئت لرصد وتقييم نوعية البرنامج، وشفافية جميع جوانب عمليات الرصد المستمر؛

٥- توجه عناية المجلس لوضع معايير للمشاركة في الشواغل البارزة في مجال السلامة مع أصحاب المصلحة المعنيين وتقييم كيفية مشاركة الجمهور بهذه الشواغل بالشكل الذي يسمح له بتكوين قرارات مستنيرة بسلامة النقل الجوي؛

٦- توجه عناية الأمين العام بوجوب إتاحة كل المعلومات المتعلقة بمراقبة السلامة الناشئة عن نهج الرصد المستمر الى جميع الدول المتعاقدة من خلال موقع الايكاو المقيّد على الانترنت؛

٧- تكلف الأمين العام بمواصلة تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرامج التدقيق للمنظمات الأخرى المتصلة بالسلامة الجوية، لتبادل معلومات السلامة الجوية السريّة من أجل تخفيض العبء على الدول الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض تكرار أنشطة الرصد؛

- ٨- **توجه** عناية الأمين العام الى الاستمرار في تعزيز تبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX)، لغرض تسهيل تبادل معلومات السلامة الحرجة فيما بين الدول المتعاقدة، وصناعة الطيران، وأصحاب المصلحة الآخرين، حسب الاقتضاء؛
- ٩- **تطلب** الى الدول المتعاقدة القادرة على إعارة موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة الى الايكاو لأجل طويل أو قصير، حتى يتسنى للمنظمة أن تواصل تنفيذ هذا البرنامج بنجاح؛
- ١٠- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تحيل الى الايكاو في الوقت المناسب جميع المعلومات والوثائق التي تطلبها الايكاو لغرض ضمان تنفيذ نهج الرصد المستمر المتعلق ببرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بفعالية، وأن تواظب على تحديث هذه المعلومات؛
- ١١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تتعاون مع الايكاو وأن تقبل بقدر المستطاع أنشطة الرصد المستمر وفقا للمواعيد التي تحددها المنظمة، بما في ذلك بعثات التدقيق والمصادقة، حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة؛
- ١٢- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتبادل مع الدول المتعاقدة الأخرى معلومات السلامة الجوية الحرجة التي يمكن أن تؤثر على سلامة الملاحة الجوية الدولية وتسهيل الوصول الى جميع معلومات السلامة الجوية ذات الصلة؛
- ١٣- **تشجع** الدول المتعاقدة على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولاسيما في سياق عمليات التفتيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛
- ١٤- **تذكر** الدول المتعاقدة بالحاجة الى متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها، بما في ذلك عمليات الطائرات الأجنبية، واتخاذ الاجراء الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛
- ١٥- **تقرر** أن يطلع المجلس الدورة العادية للجمعية العمومية على التنفيذ العام لنهج الرصد المستمر المتعلق ببرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛
- ١٦- **تعلن** أن هذا القرار قد حل محل القرار ٣٥-٦: الانتقال الى نهج نظم شامل لعمليات التدقيق في اطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والقرار ٣٦-٤: تطبيق منهجية رصد مستمرة لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بعد سنة ٢٠١٠، وكذلك المواد ١ الى ٦ من القرار ٣٦-٢: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية.