



الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البندين ٢٦ و ٢٨ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق عن البندين ٢٦ و ٢٨ من جدول الأعمال. وتوصي الجلسة العامة
باعتماد القرار ١/٢٨.

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

البند ٢٦ من جدول الأعمال: إدارة السلامة وبيانات السلامة

١-٢٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/69، المقدمة من المجلس، التي تحتوي على تقرير عن تطور نهج الإيكاو الاستباقي بشأن إدارة السلامة. وقدمت ورقة العمل هذه لمحة عن استراتيجية الإيكاو لتحليل السلامة، بما في ذلك الإدراج المحتمل للبيانات التشغيلية المستمدة بواسطة تنفيذ برنامج السلامة للدولة في المستقبل ونظم إدارة السلامة.

٢-٢٦ وأيدت اللجنة، في ضوء استعراضها للمعلومات الواردة في ورقة العمل A37-WP/69، نهج الإيكاو لإدارة السلامة والاستخدام المُزعم في المستقبل للمعلومات عن السلامة دعماً لتحقيق أهداف السلامة الواردة في الخطة العالمية لسلامة الطيران.

٣-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/173، المقدمة من اندونيسيا، التي دعمت إعداد مقاييس موحدة للسلامة، وأساليب تحليلها ونظم قواعد البيانات القابلة للتشغيل البيئي لدعم قياس أداء السلامة وضمان تبادل معلومات السلامة بين الدول بفعالية. وأوصت ورقة العمل باستخدام بروتوكولات برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة بالنسبة للدول لاستخدامها في إجراء عمليات التدقيق الداخلية بما يكفل الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو.

٤-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/223، المقدمة من جمهورية كوريا، التي دعت الإيكاو إلى استخدام قيادتها في دعم تنفيذ برنامج السلامة للدول ونظام إدارة السلامة، بما في ذلك الطلب من الإيكاو إجراء دراسة استقصائية عن الدول لتحديد حجم العمل المرتبط بالتنفيذ. وأقرت هذه الورقة أيضاً بالحاجة إلى تنسيق مقاييس السلامة وأساليب تحليلها من أجل الترويج للتدفق الحر لمعلومات السلامة، وكذلك الحاجة إلى تحديد كيفية نشر هذه المعلومات مع منع استخدامها غير السليم. وطلبت هذه الورقة أيضاً من الإيكاو أن تدعم فكرة تنظيم حلقة دراسية بشأن برنامج السلامة للدول ونظام إدارة السلامة تنظمه جمهورية كوريا في عام ٢٠١١.

٥-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/155، المقدمة من كندا والولايات المتحدة، التي دعت إلى اتباع نهج وإجراءات موحدة فيما يتعلق بتنفيذ نظام إدارة السلامة، والقبول بها، وقياس أدائها ومراقبتها. وأوصت ورقة العمل بأن يُطلب من فريق التعاون الدولي في مجال إدارة السلامة أن يدرس النظم المعادلة لنظام إدارة السلامة وتقديم توصيات عن كيفية تحقيق التنفيذ المتسق.

٦-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقات العمل A37-WP/141 و A37-WP/142 و A37-WP/144 و A37-WP/145، والمقدمة جميعها من فنزويلا. وقد دعت ورقات العمل هذه الإيكاو إلى تقديم الدعم لتنفيذ نظام إدارة السلامة وصياغة مزيد من مبادئ المؤشرات البشرية في سياق إدارة السلامة. وأقرت هذه الورقات أيضاً بالحاجة إلى إطلاع الإدارة العليا على الأدوار المنوطة بها لدعم تنفيذ نظام إدارة السلامة وتطوير المهارات داخل الدول ومؤسسات الطيران لدعم الأنشطة المتعلقة بإدارة مخاطر السلامة، وخاصة القدرة على التحقيق في الأحداث ذات الآثار الطفيفة المتعلقة بالسلامة.

٧-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/149، المقدمة من الهيئة العربية للطيران المدني، التي دعمت إعداد ملحق جديد باتفاقية شيكاغو مكرس لإدارة السلامة وإنشاء فريق عامل يليق بهذا الغرض.

٢٦-٨ واستعرضت اللجنة ورقتي العمل A37-WP/295 وA37-WP/296، المقدمتين من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية. ودعت ورقة العمل A37-WP/295 إلى تحديد مقاييس السلامة العالمية اللازمة لتطبيق نهج منسق لتحليل السلامة واستشهدت بعمل هذه المنظمة في إعداد المؤشرات اللاحقة والسابقة للسلامة. واستشهدت ورقة العمل A37-WP/149 بمعيار التفوق المتعلقة بنظام إدارة السلامة لهذه المنظمة ودورها التكميلي في دعم تنفيذ برنامج السلامة للدولة ونظام إدارة السلامة من جانب الدول ومقدمي الخدمات، على التوالي.

٢٦-٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/113، المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة، التي دعت إلى صياغة قاعدة قياسية دولية بشأن مصطلحات وتعريف نظام إدارة السلامة، وتقنيات تنبؤات المخاطر نظم الكمبيوتر لدعم التحليل الاستباقي للسلامة.

٢٦-١٠ وقد أبرزت المناقشة حقيقة مفادها أن تنفيذ إدارة السلامة مهمة لا تخلو من تحديات وأن التدريب والدعم العام يشكلان عنصرا حاسما فيما يخص التنفيذ الفعال. وقد اعتُبرت أيضا مسألة إعداد ملحق جديد بشأن إدارة السلامة (نوقشت في إطار البند ٢٥ من جدول الأعمال: متابعة المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أساسية، وعلّق عدد من الدول على الحاجة لضمان إعداد الملحق الجديد في الوقت المناسب، ومع ذلك فهو يشمل توصيات المؤتمر الرفيع المستوى وآخر تطورات إدارة السلامة واحتياجات الدول للتنفيذ. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي إعداد الملحق الجديد بالتعاون الوثيق منذ البداية مع الدول والمنظمات الدولية، وأنه ينبغي أن ترتقب في الملحق الجديد إمكانية إنشاء منظمات اقليمية لمراقبة السلامة الجوية وبرامج اقليمية للسلامة الجوية. ولذلك وافقت اللجنة على أن تطلب أن يضع مجلس الايكاو الترتيبات اللازمة.

٢٦-١١ وقُدمت ورقات المعلومات التالية من أستراليا (A37-WP/289)؛ والهند (A37-WP/105 وA37-WP/106)؛ والولايات المتحدة (A37-WP/225 وA37-WP/227)؛ وفنزويلا (A37-WP/146)؛ ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (A37-WP/309)؛ ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (A37-WP/112).

— — — — —

البند ٢٨ من جدول الأعمال: خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)

١-٢٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/70، المقدمة من المجلس، التي تتضمن تقريرا عن تنفيذ خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية وتطورها المتوقع، بما في ذلك إعداد مسودة قرار تكلف الأمين العام بتفعيل الإبلاغ عن هذه الخطة، فيما يتعلق بخريطة طريق السلامة الجوية العالمية والخطة العالمية للملاحة الجوية. وتحت مسودة القرار أيضا الدول على دعم تنفيذ برنامج السلامة للدولة وتقديم أشكال أخرى من الدعم للأنشطة ذات الصلة. وقدمت ورقة العمل أيضا لمحة عن إنشاء والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، بما في ذلك دورها في دعم تحقيق أهداف خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية على مستوى إقليمي.

٢-٢٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/81، المقدمة من بلجيكا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه ومن باقي أعضاء المؤتمر الأوروبي للطيران المدني والبيروكنترول. وتقدم ورقة العمل آراء عن أولويات الإيكاو في مجال السلامة، وبوجه خاص دور المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في دعم الدول في سياق الاضطلاع بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة.

٣-٢٨ قدمت بلجيكا ورقة معلومات نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه واللجنة الأوروبية للطيران المدني والبيروكنترول (A37-WP/198).

٤-٢٨ وفي المناقشة التالية، وافقت اللجنة على استراتيجية تطور خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية وإدخال التعديلات على مشروع القرار وطلبت من مجلس الإيكاو أن يعدّ خطة لترتيب أولويات البرامج الاستراتيجية في مجال السلامة ودعم تنفيذها وفقا لإمكانيات التمويل.

٥-٢٨ أبرز وفد أنه بينما ينبغي وضع قواعد للسلوك بصدد نقل البيانات الفنية بين الدول، ثمة حاجة عاجلة لأن تقدم الإيكاو إلى الجمهور معلومات سهلة ويمكن فهمها عن سلامة النقل الجوي. وأعرب الوفد عن تأييده لمشروع القرار بشأن الشفافية في ورقة العمل WP/81.

٦-٢٨ وفي ضوء هذه المناقشة، تقدم اللجنة القرار التالي، كي تعتمده الجلسة العامة:

القرار ٢٨: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والاستدامة

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل سليم ومنظم عبر التعاون بين الدول المتعاقدة والجهات المعنية الأخرى.

ولما كانت المنظمة قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا استراتيجية في مجالات من ضمنها السلامة والكفاءة.

وإن تدرك أهمية تحقيق إطار عالمي لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية.

وإن تدرك أهمية الخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الإطار العالمي للتنفيذ الفعال.

وإن تدرك أن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاودي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الأيكاو.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أنه يجب على الأيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة.
- ٢- تقرر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتنسيق الوثيقين مع جميع الجهات المعنية.
- ٣- تقرر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان تناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة الطيران المدني.
- ٤- تدعو الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس إطار الخطط العالمية.
- ٥- تكلف المجلس بتقديم تقرير عن تنفيذ وتطوير الخطط العالمية في الدورات العادية القادمة للجمعية العمومية.
- ٦- تكلف الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية والخطط العالمية لخريطة الطريق للسلامة الجوية المرتبطة بها وإتاحتها والإعلام بها بصورة تتسم بالفعالية.
- ٧- وتعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٦-٧ بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية

إن الجمعية العمومية:

إنه تؤكد من جديد أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي.

وإن تدرك أن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الأيكاو والدول المتعاقدة وجميع الجهات المعنية الأخرى.

وإذ تدرك أن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وصناعة الطيران مثل الفريق المعني بسلامة الطيران التجاري، والمبادرة الأوروبية الاستراتيجية للسلامة الجوية، والفريق الاقليمي المعني بالسلامة الجوية للبلدان الأمريكية، وفريق أفريقيا وجزر المحيط الهندي المعني بتعزيز السلامة الجوية.

وإذ تدرك أن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أعاد التأكيد على الحاجة إلى تطور إطار الايكاو للسلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة.

وإذ تلاحظ أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث.

وإذ تدرك ضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي عن طريق نشر معلومات السلامة.

وإذ تدرك أن النهج النشط في تحديد وإدارة مخاطر السلامة الجوية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية.

وإذ تدرك أنه ينبغي أن تتنّفذ الايكاو مجموعات اقليمية لسلامة الطيران، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلا.

وإذ تلاحظ بشعور من الرضا خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية كما أعدها مع الايكاو الشركاء الرئيسيون في صناعة الطيران بوصفهم "المجموعة الاستراتيجية للسلامة في صناعة الطيران" والتي تشكل الأساس للخطة العالمية للسلامة الجوية.

وإذ تلاحظ النية في تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها.

وإذ تأخذ علما بالاستراتيجية الموحدة التي وضعتها الايكاو لمعالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.

تقرر ما يلي:

١- **تشدد** 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- **وتؤكد على** أن الموارد المحدودة لمجتمع الطيران الدولي ينبغي استخدامها أولا لدعم الدول والأقاليم التي أدائها في مجال السلامة ليس على مستوى مقبول وحيث توجد ارادة سياسية لتحسين وظائف مراقبة السلامة الجوية.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على دعم أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال:

(أ) تنفيذ برنامج الدولة للسلامة.

(ب) التنفيذ العاجل لنظم إدارة السلامة الجوية في كل صناعة الطيران لاستكمال الإطار التنظيمي الحالي.

(ج) تبادل معلومات الاستخبارات للسلامة التشغيلية فيما بين الدول وأصحاب المصلحة المعنيين في مجال الطيران.

(د) ضمان وصول جمهور المسافرين إلى المعلومات السهلة الفهم ذات الصلة بالسلامة لتمكينهم من اتخاذ قرارات مستنيرة.

(هـ) تهيئة بيئة يتم فيها تشجيع وتيسير الإبلاغ وتبادل المعلومات وتُتخذ ضمنها الإجراءات الوقائية في حينها عندما يتم الإبلاغ عن الثغرات الموجودة.

(و) إبلاغ الايكاو عن البيانات المتعلقة بالحوادث والوقائع المطلوبة.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع أصحاب المصلحة على تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وأهداف منهجية خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية وتنفيذ هذه المنهجيات لخفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات.

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على إظهار الإرادة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات العلاجية لمعالجة مواطن الضعف بما في ذلك تلك التي تحددها عمليات التدقيق التي تجري في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ومن خلال تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وعملية التخطيط الإقليمي للايكاو.

٦- **تحث** الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن المشغلين الأجانب الذي يطيرون فوق أراضيها يخضعون للمراقبة الكافية من دولتهم واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية.

٧- **تحث** الدول على وضع حلول مستدامة تتعلق بالسلامة الجوية من أجل الممارسة الكاملة لمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة. ويمكن تحقيق ذلك من خلال استخدام الموارد الداخلية و/أو الخارجية من قبيل المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية وكذلك خبرة الدول الأخرى.

٨- **تحث** الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على تقديم الدعم اللازم للتنفيذ المنسق لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية، لتفادي ازدواجية الجهود.