



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٨ من جدول الأعمال: خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية والأفرقة الإقليمية للسلامة الجوية

تقرير عن خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي

تقدم هذه الورقة تقريراً عن تنفيذ وتقييم خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية. وتتضمن الورقة اقتراحات بشأن وضع وتنفيذ إطار للسلامة على الصعيد الإقليمي.

وقد حققت خطة الايكاو العالمية حتى الآن نجاحاً كبيراً بوصفها وثيقة رفيعة المستوى للسياسات العامة تسترشد بها الايكاو في سياق جهودها الرامية إلى تعزيز سلامة الطيران، ولكن هناك حاجة الآن إلى استكمال الوثيقة ليُدْرَج فيها برنامج الدولة للسلامة ومبادرات نظم إدارة السلامة والقواعد والتوصيات الدولية. وينبغي القيام بذلك بطريقة موازية ومتسقة مع عملية وضع خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية، مع اقتراح تاريخ استكمال هذه العملية في شهر ديسمبر ٢٠١١.

وتحدد هذه الورقة أيضاً ولاية الأفرقة الإقليمية للسلامة الجوية، فضلاً عن تكوينها ومرحل تطورها.

الإجراء: يُطلب من الجمعية العمومية ما يلي:

(أ) الموافقة على التطورات المقترحة بشأن خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية، وتوجيه المجلس بأن يستكمل هذه الخطة بحلول ديسمبر ٢٠١١.

(ب) استعراض التعديلات المقترحة واعتماد القرار بشأن خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية، في التدبير ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٦-٧.

(ج) الإحاطة علماً بإنشاء الأفرقة الإقليمية للسلامة الجوية ومتطلبات تقاريرها، ودعم دورها في تنفيذ خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية.

الأهداف الإستراتيجية:	تسعى هذه الورقة التي ترتبط بالهدف الاستراتيجي A إلى تعديل الأدوات الرفيعة المستوى التي تستخدمها الايكاو في تنفيذ أهداف الايكاو الإستراتيجية في مجال السلامة.
الآثار المالية:	تُمول هذه الأنشطة من الوفورات المحتملة المتعلقة بمكاسب الإنتاجية أو الكفاءة داخل الأمانة العامة وأيضاً من الاشتراكات الطوعية المقدمة إلى صندوق السلامة الجوية (SAFE).
المراجع:	Doc 9902, <i>Assembly Resolutions in Force</i> (as of 28 September 2007)

١- مقدمة

١-١ هدف الخطة العالمية للسلامة الجوية هو الحد من مخاطر الحوادث التي يتعرض لها الطيران المدني عن طريق توفير إطار مرجعي مشترك لكل أصحاب المصلحة بغية المساعدة على الأخذ بنهج أكثر استباقية إزاء سلامة الطيران، والمساعدة أيضاً في تنسيق وتوجيه السياسات والمبادرات في مجال السلامة على الصعيد العالمي. وعلى مستوى الايكاو، توفر الخطة العالمية المنهجية والتركيز اللازمين لتنفيذ الهدف الاستراتيجي للايكاو المعني بالسلامة. وتستخدم الخطة لتحديد الأولويات وتخطيط المبادرات الخاصة بالسلامة وقياس آثارها.

٢- معلومات أساسية

١-٢ الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-١-٢ وُضعت الصيغة الأولى لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية في عام ١٩٩٧ عن طريق إضفاء الطابع الرسمي على سلسلة من الاستنتاجات والتوصيات التي انبثقت عن اجتماع غير رسمي بين لجنة الملاحة الجوية والدوائر الصناعية. واستخدمت الخطة ليسترشد بها برنامج العمل التقني للمنظمة ولوضع أولويات هذا البرنامج، وما برحت الخطة تُستكمل بانتظام حتى عام ٢٠٠٥ لضمان استمرار ملاءمتها.

٢-١-٢ وفي مايو ٢٠٠٥، حدد اجتماع آخر عُقد بين لجنة الملاحة الجوية والدوائر الصناعية الحاجة إلى خطة أوسع نطاقاً توفر إطاراً مرجعياً مشتركاً، لا للايكاو فحسب، بل لكل أصحاب المصلحة. وبناء على ذلك، وُضعت خطة عالمية معدلة لسلامة الطيران، وتم الاعتراف بها بعد ذلك في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٧، في أثناء الدورة ٣٦ للجمعية في أكتوبر ٢٠٠٧.

٢-٢ برنامج الدولة للسلامة

١-٢-٢ انبثق استحداث مقتضيات القواعد والتوصيات الدولية فيما يتعلق ببرنامج الدولة للسلامة عن الوعي المتزايد بأن مبادئ إدارة السلامة تؤثر في معظم أنشطة هيئات الطيران المدني، بما في ذلك وضع القواعد، ووضع السياسات والمراقبة. وفي إطار برنامج الدولة للسلامة يركز وضع القواعد في مجال السلامة على تحليلات شاملة لنظام الدولة للطيران، ويتم وضع السياسات الخاصة بالسلامة على أساس تحديد المخاطر وإدارة المخاطر على السلامة، وتركز مراقبة السلامة على المجالات ذات المشاكل الكبيرة التي تهدد السلامة أو حيث تكون مستويات المخاطر على السلامة عالية. ولذلك فإن برنامج الدولة للسلامة يوفر وسيلة للجمع بين النهج الوصفي والنهج القائم على الأداء إزاء وضع القواعد والسياسات العامة، والمراقبة من جانب الدول.

٣-٢ الأفرقة الإقليمية لسلامة الطيران

١-٣-٢ أُشير إلى أن الأقاليم تعالج في الوقت الحالي المسائل المتعلقة بسلامة الطيران عن طريق آليات مختلفة تضعها الدول نفسها بالتعاون مع شركائها من الدوائر الصناعية. فعلى سبيل المثال، أنشأت البلدان الأمريكية الفريق الإقليمي لسلامة الطيران للبلدان الأمريكية في عام ٢٠٠٨. علاوة على ذلك، يقوم برنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي واللجنة التوجيهية التابعة له بمراقبة وتنسيق تنفيذ خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية، مع خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية المرتبطة بها ضمن إقليم أفريقيا والمحيط الهندي. ولم تعترف الايكاو رسمياً بعد بالفريق الإقليمي للسلامة الجوية للبلدان الأمريكية وبالتالي لا يوفر هذا الفريق تقارير منتظمة إلى لجنة الملاحة الجوية أو المجلس. وبما أن برنامج التنفيذ الشامل يدعمه مشروع سيصل إلى نهايته في آخر المطاف، فإن الآلية التي وُضعت لرصد تنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية (أي اللجنة التوجيهية لبرنامج التنفيذ الشامل) ستصل أيضاً إلى نهاية في آخر المطاف.

٢-٣-٢ ومع التسليم بأن الآليات الإقليمية الحالية ليست كافية لمتابعة تنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) بطريقة متسقة عالمياً، أنشأ المجلس في مايو/أيار ٢٠١٠ هيئة جديدة للمتابعة، معروفة باسم المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية من شأنها أن ترصد التقدم وتنسق الإجراءات فيما بين الدول وشركائها في الدوائر الصناعية، ومن ثم تقديم توصيات للايكاو بغية تيسير تنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية وخطط العمل دون الإقليمية الناتجة عن تنفيذ خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية المرتبطة بها.

٣-٣-٢ وفي سياق تحديد صلاحيات الأفرقة الإقليمية للسلامة الجوية، تم أخذ الخبرات الإقليمية الحالية في الاعتبار. وعلى غرار الأفرقة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ القائمة، من المتوقع أن ترفع اللجنة تقارير الأفرقة الإقليمية للسلامة الجوية بصورة منتظمة إلى اللجنة، وإلى المجلس أيضاً، كلما كان ذلك ضرورياً، مما يتيح التجانس الأقليمي بشأن مسائل السلامة الجوية ويوفر أداة لرصد تنفيذ الخطة العالمية وخريطة الطريق المرتبطة بها. ويتلقى المجلس تقارير سنوية من كل الأفرقة الإقليمية للسلامة الجوية تسلط الضوء على التقدم المحرز على صعيد كل فريق من هذه الأفرقة بشأن المسائل المتعلقة بالسلامة، ومجالات المخاطر الكبيرة التي تشكل تهديداً على السلامة في الأقاليم، والعمل المقترح في المستقبل.

٢-٤ استعراض الخطة العالمية للسلامة الجوية لتتضمن عناصر برنامج الدولة للسلامة والفريق الإقليمي للسلامة الجوية

٢-٤-١ من شأن الخطة العالمية للسلامة الجوية الواسعة النطاق "... أن تساعد على الأخذ بنهج أكثر استباقية إزاء سلامة الطيران وتنسيق وتوجيه السياسات والمبادرات في مجال السلامة على الصعيد العالمي بغية الحد من المخاطر على السلامة التي تواجه الطيران التجاري". وفي مارس ٢٠٠٦، رحب مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالإستراتيجية العالمية للسلامة الجوية بوضع الخطة العالمية للسلامة الجوية، وأوصى بأن تضع الايكاو نهجاً متكاملاً إزاء مبادرات السلامة يرتكز على الخريطة العالمية للسلامة الجوية، ويوفر إطاراً عالمياً لتنسيق السياسات والمبادرات في مجال السلامة. وبعد ذلك، وافق مجلس الايكاو في يولييه ٢٠٠٧ على الخطة العالمية الجديدة للسلامة الجوية، وتلقى توجيهها من الدورة ٣٦ للجمعية العمومية للايكاو (القرار ٧-٣٦) بتقديم تقارير للدورات المقبلة للجمعية عن تنفيذ وتطور الخطط العالمية.

٢-٤-٢ وبدأ وضع الخطة العالمية الجديدة للسلامة الجوية التي نُشرت في يولييه ٢٠٠٧ عندما بدأت فكرة برنامج الدولة للسلامة في التبلور، وعندما كانت فكرة نظم إدارة السلامة قيد الاستعراض المتعمق، والتوحيد، والمزيد من التطوير. ومن المنطوق فإن الخطة العالمية للسلامة الجوية بصورتها الحالية تبرز الفلسفة الشاملة لإدارة السلامة، ولكنها لا تبرز بصورة كاملة التطورات الأخيرة بشأن أدوار برنامج الدولة للسلامة/نظم إدارة السلامة ومبادئها وممارساتها. وفيما يبدو، سيكون استكمال الخطة العالمية وخريطة الطريق المرتبطة بها بغية موازنة محتوياتها مع أدوار برنامج الدولة للسلامة/نظم إدارة السلامة استكمالاً مناسباً للتوقيت. وينبغي القيام بذلك بشكل مواز ومتجانس مع خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، مع اقتراح توقيت استكمال هذه العملية في شهر ديسمبر ٢٠١١. وبناء على ذلك، يُوصى بإدخال تعديلات على قرار الجمعية العمومية ٧-٣٦ (المرفق) للنظر فيها والتأكد من إدراج ما طرأ من تطور على الممارسات في مجال إدارة السلامة، فضلاً عن التوصيات ذات الصلة التي قدمها المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة.

٢-٤-٣ والتطور الشامل والأكثر أهمية الذي يلائم استكمال الخطة العالمية للسلامة الجوية هو مفهوم برنامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة بوصفها نظم إدارة بصورة أساسية، والتمييز بين نظم الإدارة وبرامج التنفيذ. وتكمن خصائص تعريف نظام الإدارة في دوره في دعم عملية اتخاذ القرارات الإستراتيجية القائمة على البيانات والرفيعة المستوى. وعلى صعيد آخر، تُعتبر برامج التنفيذ عناصر فرعية من نظم الإدارة التي تُنفذ في إطارها عملية اتخاذ القرارات الإستراتيجية.

ومن الواضح، فإن برنامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة هي نظم إدارة تدعم عمليات اتخاذ القرارات الإستراتيجية على المستوى الرفيع على صعيدي الدول ومنظمات المجتمع الصناعي، على التوالي. وبمجرد اتخاذ قرارات بشأن السلامة على مستوى الدولة/المنظمة، فإنها تُنفذ عن طريق برامج سلامة معينة كجزء من برنامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة. وهذا التمييز من حيث المفهوم هو تمييز صريح في إطار كل من برنامج الدولة للسلامة للايكاو ونظم إدارة السلامة. ونظراً إلى طبيعة الخطة العالمية للسلامة الجوية بوصفها "... وثيقة إستراتيجية توفر منهجية التخطيط التي ستفضي إلى التنسيق العالمي في مجال السلامة"، يُقترح، استجابة لتوجيه الجمعية العمومية في قرارها ٣٦-٧، أن يشدد استكمال الخطة العالمية على أن الخطة هي نظام إدارة وأن محتوياتها قد رُتبت، واستكملت عند الاقتضاء، بوصفها برامج تنفيذ وفقاً للهيكل الوارد في مكونات وعناصر إطار كل من برنامج الدولة للسلامة للايكاو ونظم إدارة السلامة.

٣- الخلاصة

٣-١ توفر الخطة العالمية للسلامة الجوية إطاراً مرجعياً مشتركاً لجميع أصحاب المصلحة يساعد على الأخذ بنهج استباقي إزاء سلامة الطيران، وعلى تنسيق وتوجيه السياسات والمبادرات في مجال السلامة على الصعيد العالمي بهدف الحد من مخاطر الحوادث التي تهدد الطيران المدني. وتوفر الخطة للايكاو أداة لتحديد الأولويات وتخطيط المبادرات الخاصة بالسلامة وقياس آثارها. وستُجرى المزيد من التنقيحات على الخطة العالمية للسلامة الجوية لضمان استمراريتها مع زيادة نتائج التحليل المعزز المرتبط بالعملية الجارية لتنفيذ برامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة. وعلى هذا النحو، ستتطور الخطة العالمية للسلامة الجوية بوصفها أداة إستراتيجية لاتخاذ القرارات عن طريق إدماج تدابير السلامة، وهي العملية التي أصبحت ممكنة بفضل الانتشار المستمر للممارسات في مجال إدارة المخاطر على السلامة وضمان السلامة التي تُتخذ على صعيد الدولة وعلى المستوى الإقليمي على حد سواء.

التذييل

مشروع قرار لاعتماده في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية

القرار ١/٢٨ : تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والاستدامة

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

ولما وضعت المنظمة، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا إستراتيجية في مجالات من ضمنها السلامة والكفاءة.

وإذ تدرك أن أهمية تحقيق إطار عالمي لدعم أهداف الايكاو الإستراتيجية.

وإذ تدرك أن أهمية الخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الإطار العالمي لفعالية التنفيذ.

وإذ تدرك أن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة الطيران المدني هي إتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الايكاو .

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أنه يجب على الايكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الإستراتيجية 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 وتطور الخطط العالمية في الدورات العادية القادمة للجمعية العمومية.

٦- تكلف الأمين العام باتاحة بالترويج للخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية والخطط العالمية لخريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية المرتبطة بها وإتاحتها والإعلام بها بصورة تتسم بالفعالية على موقع الايكاو العام على شبكة الانترنت.

٧- وتعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٣-٣٦ و٣٦-٧ بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية

إن الجمعية العمومية:

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

وإذ تدرك أن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الايكاو والدول المتعاقدة وجميع الجهات المعنية الأخرى.

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

وإذ تدرك بأن 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.

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

وإذ تلاحظ بشعور من الرضا أن خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية كما أعدها الشركاء الرئيسيون في صناعة الطيران بوصفهم "المجموعة الإستراتيجية للسلامة في صناعة الطيران" مع الايكاو 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 بالإستراتيجية الموحدة التي وضعتها الايكاو لمعالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.

وإذ تلاحظ قبول المجلس في ١٨ يوليو ٢٠٠٧ للخطة العالمية للسلامة الجوية المعدلة.

تقرر ما يلي:

١- تشدده على الحاجة إلى خفض عدد ومعدلات الحوادث المميتة في 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 الأقاليم التي تشهد معدلات أعلى الدول التي تعتبر سجلاتها الخاصة بالسلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي.

٤-٢- **تحث** الدول المتعاقدة على تعزيز الإطار العالمي للسلامة الجوية دعم أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال:

(أ) تبادل المعلومات الملانمة المرتبطة بالسلامة الجوية بين البلدان وجميع الجهات المعنية بالطيران والجمهور، 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) الترويج لثقافة عادلة من خلال إيجاد هيئة 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.

٤-٣- **تحث** الدول المتعاقدة على العمل مع جميع أصحاب المصلحة وصناعة الطيران على تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وأهداف منهجية خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية وتنفيذ منهجيتها في شراكة مع جميع الجهات المعنية لخفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات.

٤-٤- **تحث** الدول المتعاقدة على إظهار الرغبة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات العلاجية لمعالجة مواطن الضعف بما في ذلك تلك التي تحددها عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ومن خلال تطبيق منهجيات أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وعملية التخطيط الإقليمي للايكاو.

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

٦- **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.

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

...