



الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٢٥ من جدول الأعمال: متابعة المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة للعام ٢٠١٠
البند ٢٨ من جدول الأعمال: خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)
البند ٢٩ من جدول الأعمال: تقرير عن تنفيذ الإيكاو للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وفقاً لنهج النظم الشامل وتطور برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بعد العام ٢٠١٠

أولويات الإيكاو في مجال السلامة ومتابعة المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠

(ورقة مقدمة من بلجيكا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودولة الأعضاء^١
والدول الأعضاء الأخرى للمؤتمر الأوروبي للطيران المدني^٢، واليوروكونترول)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه آراء أوروبا بشأن أولويات الإيكاو في مجال السلامة، لا سيما بالنظر إلى استنتاجات المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة. كما تتضمن اقتراحاً بخصوص قرار الجمعية العمومية فيما يتعلق بالشفافية، وتتناول بإسهاب توصيات هذا المؤتمر فيما يخص وضع ملحق جديد بشأن إدارة الدولة للسلامة، وكفاءة موظفي الطيران وسلامة المدرج.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

- إعطاء أولوية قصوى إلى الانتقال إلى نهج الرصد المستمر؛
- دعم الحاجة إلى تعزيز شفافية المعلومات عن السلامة الموجهة إلى الجمهور، على النحو الوارد في ورقة العمل هذه والاقتراح المرفق بخصوص قرار الجمعية العمومية بشأن الشفافية، بما في ذلك بواسطة الإفصاح العام عن الشواغل البارزة في مجال السلامة؛
- إقرار الدور الهام الذي تقوم به المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة في مساعدة الدول على الاضطلاع بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة، بما في ذلك السبل الواردة في ورقة العمل هذه؛
- التأكد من مشاركة الدول والمنظمات الدولية المعنية الأخرى بشكل وثيق في الأنشطة المرتبطة بإعداد منهجية مؤشرات أداء السلامة، ووضع جدول زمني واضح لهذه الأنشطة؛
- دعم إعداد ملحق جديد لإدارة الدولة للسلامة بالتعاون الوثيق من البداية مع الدول، والمنظمات الدولية والوطنية، وضرورة توخي المرفق الجديد لإمكانية إنشاء منظمات إقليمية معنية بمراقبة السلامة والبرامج الإقليمية للسلامة.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي A (تعزيز سلامة الطيران المدني على المستوى العالمي).
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	HLSC 2010 conclusions and recommendations Report of the High-level Safety Conference 2010, Doc 9935

^١ النمسا، وبلجيكا، وبلغاريا، وقبرص، والجمهورية التشيكية، والدانمرك، وإستونيا، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، وهنغاريا، وأيرلندا، وإيطاليا، ولاتفيا، وليتوانيا، ولكسمبرغ، ومالطة، وهولندا، وبولندا، والبرتغال، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وإسبانيا، والسويد، والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، وأرمينيا، وأذربيجان، والبوسنة والهرسك، وكرواتيا، وجورجيا، وآيسلندا، ومولدوفا، وموناكو، والجبيل الأسود، والنرويج، وسان مارينو، و صربيا، وسويسرا، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وتركيا، وأوكرانيا.

١- متابعة المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة

١-١ ترحب أوروبا ترحيبا كبيرا باستنتاجات المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة. ومن المهم أن يجري الآن متابعتها وإدراجها في التخطيط الاستراتيجي للإيكاو. وفيما يخص المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة، تركز أولويات أوروبا في مجال السلامة خلال الدورة الحالية للجمعية العمومية على ثلاثة مواضيع رئيسية هي: (أ) التنفيذ الفعال لنهج الرصد المستمر؛ (ب) شفافية المعلومات عن السلامة؛ (ج) مواجهة قضايا السلامة المحددة بفعالية.

٢-١ كما تتناول ورقة العمل هذه توصيات المؤتمر المذكور فيما يتعلق بإعداد ملحق جديد بشأن إدارة السلامة للدولة، وكفاءة موظفي الطيران وسلامة المدارج.

٢- نهج الرصد المستمر

١-٢ ترحب أوروبا بتوصيات المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة فيما يخص نهج الرصد المستمر وتدعو الجمعية العمومية إلى دعم الانتقال التدريجي إلى اعتماد نهج الرصد المستمر وفقا لهذه التوصيات. وينبغي أن يحظى نهج الرصد المستمر بأولوية قصوى في التخطيط الاستراتيجي للإيكاو وتنفيذه بفعالية.

٢-٢ فيما يتعلق بتوصيات المؤتمر بشأن مؤشرات أداء السلامة، التي ترتبط بشكل وثيق بنهج الرصد المستمر وتساعد على قياس كفاءة برامج الدولة للسلامة، تدعو ورقة العمل هذه الإيكاو إلى ضمان مشاركة الدول والمنظمات الدولية المعنية بشكل وثيق في الأنشطة المرتبطة بإعداد منهجية مؤشرات أداء السلامة ووضع جدول زمني واضح لهذه الأنشطة.

٣- شفافية المعلومات عن السلامة

١-٣ ترحب أوروبا بالتأكيد على توصيات المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة فيما يخص شفافية المعلومات عن السلامة الموجهة إلى الركاب. وهذه المسألة مبتكرة للغاية وينبغي إيلاء متابعة هذه التوصيات أولوية خاصة.

٢-٣ ويرجى من الجمعية العمومية دعم الحاجة إلى تحسين مستوى اطلاع الجمهور على سلامة الطيران مما يمكن الركاب من اتخاذ قرارات جد مستنيرة بشأن السفر. وينبغي أن يشمل ذلك معلومات عن أهمية المراقبة الفعالة للسلامة على المستويين الوطني أو الإقليمي وإقامة الترابط بين مستوى تنفيذ متطلبات السلامة ومعدلات الحوادث.

٣-٣ ووفقا لتوصيات المؤتمر، ينبغي أن تلزم الإيكاو بتطبيق الإفصاح العام عن الشواغل البارزة في مجال السلامة التي لم يُحسم فيها، إلى جانب مستوى التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية من جانب جميع الدول المتعاقدة. وينبغي أن يجري ذلك بطريقة تبرز بوضوح أن الدول المتعاقدة التي لم تحسم بعد في الشواغل البارزة في مجال السلامة تسمح بتشغيل الناقلين الجويين أو أنشطة الطيران الأخرى التي لا تفي بالقواعد القياسية الدولية المعمول بها في مجال السلامة.

٤-٣ وبالمثل، عند إطلاع الدول المتعاقدة على الشواغل البارزة في مجال السلامة التي لم تُحسم، ينبغي للإيكاو أن توضح صراحة أن في هذه الحالات لا يجري الوفاء بالشروط المنصوص عليها في المادة ٣٣ من الاتفاقية. وفي الحالة التي تشير فيها المعلومات المتاحة بوضوح إلى وجود حالة عدم امتثال خطير للقواعد القياسية الدولية في مجال السلامة، من الواضح أنه لا ينبغي إلزام الدول المتعاقدة بأن يدخل مجالها الجوي طائرات أو مشغولون من دول لم تحسم بعد الشواغل البارزة في مجال السلامة لديها.

٥-٣ وأخيرا، ترى أوروبا أنه ينبغي استعراض الإجراء الحالي المتعلق بالشواغل البارزة في مجال السلامة بحيث يصبح أكثر شفافية وموضوعية. ولا يبدو أن المعيار الحالي المتعلق بالشواغل البارزة في مجال السلامة يتناول جميع شواغل السلامة التي قد تقتضي من الدول المتعاقدة اتخاذ إجراء عاجل. وينبغي أن يرمي هذا الاستعراض إلى إعداد معيار أكثر اتساقا، مع مراعاة نتائج نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، وصرامتها ومستوى التنفيذ

الفعال للقواعد والتوصيات الدولية. ومن المهم جدا أن يراعي هذا الإجراء الأثر التراكمي لنتائج نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، ولا يقتضي هذا الإجراء إصدار أحد الشواغل البارزة في مجال السلامة في حالة اتخاذه من جانب واحد.

٤- الاستجابة بفعالية لقضايا السلامة المحددة

١-٤ بالرغم من إحراز تقدم هام في خفض الحوادث المميتة وعدد الضحايا على مدى ١٠ سنوات ماضية، لا بد من تحسين مستوى تنسيق النهج من أجل إدخال مزيد من التحسينات المتعلقة بالسلامة والحلول المستدامة المتعلقة بها. وينبغي أن يساهم في ذلك تنفيذ برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر، وكذلك زيادة تعزيز الشفافية.

٢-٤ ومن المهم أيضا أن تستجيب الإيكو بفعالية وفي الوقت المناسب إلى الحوادث التي وقعت مؤخرا والتي سلطت الضوء على العيوب فيما يخص حماية بيانات الطيران وتحديد/استرداد المسجلات على متن الطائرات، والاتصالات بالطائرات فوق مناطق المحيطات، وكفاءة المتطلبات فيما يتعلق بتصميم إجراءات التشغيل القياسية.

٣-٤ بالإضافة إلى ذلك، تؤدي المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة بشكل متزايد دورا هاما في دعم الدول المتعاقدة في الاضطلاع بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة من خلال تمكينها من حشد مواردها وتعزيز كفاءة إجراءات السلامة. وفي هذا الصدد:

(أ) يرجى من الدول المتعاقدة والإيكو والمنظمات المانحة توطيد التعاون وتبادل المعلومات من أجل تحسين ترتيب الأولويات وتنسيق مشاريع التعاون الفني؛

(ب) ينبغي أن تركز الجهود على الدول التي تواجه صعوبات تنظيمية في مجال السلامة، حيث توجد الرغبة السياسية لاتخاذ الإجراء اللازم لمعالجتها؛

(ج) ينبغي إعطاء الأولوية إلى دعم المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة، والتعاون فيما بينها. وعند مشاركة الإيكو في إنشاء المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة، ينبغي أن تقوم بذلك بشفافية، وأن تدعو قدر الإمكان المنظمات الإقليمية الموجودة المعنية بمراقبة السلامة إلى المساهمة؛

(د) ينبغي أن توضح الإيكو بشكل منهجي المنافع التي تقدمها المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة، وذلك في أنشطتها المتعلقة بإعداد القواعد والتدقيق. وينبغي أن يراعي نهج الرصد المستمر بوجه خاص، كما أوصى بذلك المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة، إسهامات الأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة، تفاديا للازدواجية المنهجية لأنشطة الرصد.

٥- الملحق الجديد بشأن إدارة الدولة للسلامة

١-٥ ترحب أوروبا بتوصيات المؤتمر رفيع المستوى فيما يخص إعداد ملحق جديد بشأن إدارة الدولة للسلامة. وتذكر بأن هذا المؤتمر دعا إلى إعداد هذا الملحق: "بالتعاون الوثيق مع الدول، والمنظمات الدولية والوطنية". ومن المهم عند البدء في إعداد الملحق الجديد مراعاة خبرات الدول والمنظمات الدولية المعنية في تنفيذ متطلبات برنامج الدول للسلامة/نظام إدارة السلامة، وكذلك تنفيذ العناصر الحاسمة الثمانية للإيكو فيما يتعلق بمراقبة السلامة. ومن المهم أيضا أن يتوخى هذا الملحق الجديد إمكانية إنشاء منظمات إقليمية معنية بمراقبة السلامة وبرامج إقليمية للسلامة. وأخيرا، ينبغي أن يتناول هذا الملحق أيضا، كما أوصى بذلك المؤتمر المذكور، المتطلبات المتعلقة بشفافية المعلومات عن السلامة الموجهة إلى الركاب، والتي يسرتها الإيكو كلما دعت الضرورة لذلك.

٦- كفاءة موظفي الطيران، بما في ذلك تدريب الطيارين

٦-١ ترحب ورقة العمل هذه بالمناقشات التي جرت خلال انعقاد المؤتمر المذكور فيما يتعلق بقضايا التدريب. غير أن أوروبا تعتقد أن توصيات المؤتمر وتأكيداتها على الجيل المقبل من الفنيين المختصين في الطيران لا ينبغي أن تعني إعطاء أولوية أقل إلى التحديات الهامة الراهنة التي يواجهها التدريب. وترد الاقتراحات المقدمة من أوروبا في هذا الصدد في ورقة العمل الواردة بموجب البند ٤٥ من جدول الأعمال.

٧- سلامة المدارج

٧-١ وخلص المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة إلى أن "سلامة المدارج لا تزال تشكل واحدا من أهم التحديات في مجال الطيران". غير أن توصيات هذا المؤتمر بشأن سلامة المدارج تركز في المقام الأول على إنكفاء توعية الدول المتعاقدة بدعم الإيكاو (مؤتمرات القمة الإقليمية الدولية بشأن سلامة المدارج). وتدعو أوروبا إلى اتباع نهج أكثر شمولية لمواجهة هذه المسألة بفعالية، وذلك تحت قيادة الإيكاو. وينبغي أن يعتمد هذا النهج منظورا مشتركا بين المنظمات لمواجهة هذه المسألة بفعالية، وذلك اعتمادا على جمع البيانات الكافية ورصد مخاطر السلامة، لا سيما بواسطة برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر والذي تكمله عملية نشر الدروس المستفادة على نطاق واسع واستراتيجيات منع وقوع هذه المخاطر. وتمشيا مع هذا الاتجاه، يرد اقتراح بشكل مفصل في ورقة عمل منفصلة أدرجتها أوروبا بموجب البند ٣٠ من جدول الأعمال.

مشروع قرار

القرار XX/٢٥: شفافية المعلومات عن السلامة

إنه تذكر بأن الشفافية وتبادل المعلومات عن السلامة تشكل مبادئ أساسية بتحقيق نظام نقل جوي آمن وبأن من أهداف تبادل المعلومات عن السلامة ضمان الاستجابة بطريقة متناسقة وقائمة على الأدلة وشفافة لشواغل السلامة على المستويين الوطني والدولي؛

وإنه تذكر بأن الاطمئنان المتبادل بين الدول، وكذلك ثقة الجمهور في النقل الجوي تتوقف على الوصول إلى المعلومات الكافية والموثوق بها بشأن السلامة؛

وإنه تقر بأن الصعوبات التي تواجهها العديد من الدول المتعاقدة فيما يخص إنشاء وتشغيل نظام فعال لمراقبة السلامة وحاجة هذه الدول إلى حشد الموارد والعمل معاً داخل المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة؛

وإنه تذكر الدول المتعاقدة بالحاجة إلى توفير المراقبة الكافية لجميع عمليات الطائرات، بما في ذلك الطائرات الأجنبية داخل إقليمها والحاجة إلى اتخاذ الإجراء المناسب عند الضرورة للحفاظ على السلامة؛

وإنه تشير إلى أنه ينبغي أن تُسند الدول اعترافها بصحة التراخيص والإجازات الصادرة عن الدول الأخرى إلى اعتبارات السلامة وحدها وليس بغرض تحقيق المنفعة الاقتصادية.

فإن الجمعية العمومية:

تطلب من المجلس ضمان نشر معلومات مفهومة عن السلامة على الجمهور بغية الاستجابة لأحد الاحتياجات المعنوية والسماح لركاب الطائرات باتخاذ قرارات مستنيرة بشأن سلامة السفر جواً؛ وينبغي أن تبرز هذه المعلومات أهمية مراقبة السلامة في ضمان سلامة الطيران المدني، وتقر بالشكوك التي قد تحيط بسلامة الناقلين الجويين من الدول التي تشوب قدراتها المتعلقة بمراقبة السلامة عيوب خطيرة؛

تطلب من المجلس ضمان نشر الشواغل البارزة في مجال السلامة التي لم يُحسم فيها بصيغة يفهمها الجمهور وتبرز بوضوح بأن تلك الدول تسمح بتشغيل الناقلين الجويين الذين لا يمتثلون للقواعد القياسية الدولية بشأن السلامة؛

تدعو الدول المتعاقدة، والمجلس والمنظمات المانحة إلى إعطاء أولوية خاصة فيما يتعلق بالتعاون الفني إلى إعداد ودعم المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة؛

تدعو المجلس إلى التأكد من أن المنافع المقدمة من التعاون الإقليمي والمنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة ترد على نحو كاف في أنشطة الإيكاو للسلامة المتعلقة بوضع القواعد والتدقيق، لا سيما فيما يخص نهج الرصد المستمر والملحق الجديد بشأن إدارة الدولة للسلامة.

تدعو الدول الأطراف إلى سن قواعد تشغيلية، بموجب الاتفاقية وعلى أساس غير تمييزي، تنظم مراقبة الطائرات والمشغلين الجويين الأجانب داخل أقاليمها؛

تدعو المجلس إلى التأكد من أن الإيكاو تسترعي بشكل منهجي انتباه الدول المتعاقدة إلى المعلومات الكاملة عن الدول التي تسمح بأنشطة الطيران التي لا تستوفي القواعد القياسية الدولية المعمول بها بشأن السلامة.