



## الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون

### اللجنة الفنية

#### مشروع نص التقرير

#### عن

#### البندين ٢٦ و ٢٨ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البندين ٢٦ و ٢٨ من جدول الأعمال مقدمة لتتظر فيها اللجنة الفنية.

## 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 الإيكو الاستباقي بشأن إدارة السلامة. وقدمت ورقة العمل هذه لمحة عن استراتيجية الإيكو 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 الإيكو لإدارة السلامة والاستخدام المزمع 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 الإيكو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة بالنسبة للدول لاستخدامها في إجراء عمليات التدقيق الداخلية بما يكفل الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكو.

٤-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/223، المقدمة من جمهورية كوريا، التي دعت الإيكو إلى استخدام قيادتها في دعم تنفيذ برنامج السلامة للدول ونظام إدارة السلامة، بما في ذلك الطلب من الإيكو 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 الإيكو 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 فنزिला. وقد دعت ورقات العمل هذه الإيكو 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.

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 و A37-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 اعتبرت أيضا مسألة إعداد ملحق جديد بشأن إدارة السلامة (نوقشت في إطار البند ٢٥ من جدول الأعمال: متابعة المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) ذات أهمية لتيسير تنفيذ إدارة السلامة. وبذلك وافقت اللجنة على الطلب من مجلس الإيكاو أن يعد خطة لترتيب أولويات هذه البرامج وتنفيذها وفقا لإمكانيات التمويل.

٢٦-١١ وقُدمت ورقات المعلومات التالية من أستراليا (A37-WP/289)؛ والهند (A37-WP/105 و A37-WP/106)؛ والولايات المتحدة (A37-WP/225 و A37-WP/227)؛ وفنزويلا (A37-WP/146)؛ ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (A37-WP/112).

-----

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

١-٢٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/70، المقدمة من المجلس، التي تتضمن تقريراً 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 أيضاً الدول على دعم تنفيذ برنامج السلامة للدولة وتقديم أشكال أخرى من الدعم للأنشطة ذات الصلة. وقدمت ورقة العمل أيضاً 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 الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها ومن باقي أعضاء المؤتمر الأوروبي للطيران المدني واليوروكنترول. 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 وفي المناقشة التالية، وافقت اللجنة على استراتيجية تطور خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية وإدخال التعديلات على مسودة القرار وطلبت من مجلس الإيكاو أن يعدّ خطة لترتيب أولويات البرامج الاستراتيجية في مجال السلامة ودعم تنفيذها وفقاً لإمكانيات التمويل.

٤-٢٨ وفي ضوء هذه المناقشة، تقدم اللجنة القرار التالي، كي تعتمد الجلسة العامة:

القرار ٢٨: تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والاستدامة

لما كانت الايكاو 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، أهدافاً استراتيجية في مجالات من ضمنها السلامة والكفاءة.

وإن تدرك أهمية تحقيق إطار عالمي لدعم أهداف الايكاو 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 وتعاوضي 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 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 العالمية 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 يؤكد** من جديد أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي.
- وإنه تدرك** أن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الايكاو والدول المتعاقدة وجميع الجهات المعنية الأخرى.
- وإنه 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.

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

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

**وإن تدرك** ضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي.

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

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

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

**وإن تأخذ علماً** بالاستراتيجية الموحدة التي وضعتها الأيكاو لمعالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.

#### تقرر ما يلي:

١- **تشدد** على الحاجة إلى التحسين المستمر لسلامة الطيران عن طريق خفض عدد الحوادث وما تقضي 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- **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 الأيكاو عن البيانات المتعلقة بالحوادث والوقائع المطلوبة.

- ٣- تحت الدول المتعاقدة على العمل مع جميع أصحاب المصلحة على تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وأهداف منهجية خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية وتنفيذ منهجيتها لخفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات.
- ٤- تحت 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.
- ٥- تحت 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.
- ٦- تحت 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- تحت الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على تقديم الدعم اللازم للتنفيذ المنسق لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية، لتفادي ازدواجية الجهود.

— انتهى —