

منظمة الطيران
المدني الدولي



المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠

مونتريال، ٢٩ مارس - ١ أبريل ٢٠١٠

التقرير

اعتمده المؤتمر
ونشر بموجب سلطة الأمين العام

منظمة الطيران
المدني الدولي



المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠

مونتريال، ٢٩ مارس - ١ أبريل ٢٠١٠

التقرير

اعتمده المؤتمر
ونشر بموجب سلطة الأمين العام

تنشر هذه الوثيقة، في طبعات منفصلة باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية،

منظمة الطيران المدني الدولي

999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء وكلاء البيع وبائعي الكتب،

يرجى زيارة الموقع التالي للايكاو www.icao.int

الوثيقة 9935 Doc، تقرير المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠

Order Number: 9935

ISBN 978-92-9231-523-8

© ICAO 2010

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون إذن مكتوب سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي.

خطاب إحالة

إلى: رئيس مجلس الايكاو

من: رئيس المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠

يشرفني أن أرفق إليكم طيا تقرير المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠، الذي عقد في مونتريال من ٢٩ مارس إلى ١ أبريل ٢٠١٠.



رادو ميرسيا بيرسيانو
رئيس المؤتمر

مونتريال، ١ أبريل ٢٠١٠

قائمة المحتويات

الصفحة

	المعلومات الأساسية عن المؤتمر
ii-1	١- مدة الاجتماع
ii-1	٢- المشاركة في المؤتمر
ii-1	٣- الموظفون
ii-1	٤- أمانة المؤتمر
ii-2	٥- إقرار جدول الأعمال
ii-2	٦- ترتيبات العامل
	٧- الكلمات الافتتاحية
ii-2	رئيس المجلس
	٨- ملاحظات ختامية
ii-5	الأمين العام
iii-1	قائمة المشاركين
iv-1	جدول الأعمال مع الملاحظات الإيضاحية للاجتماع
v-1	الجدول الزمني لجلسات المؤتمر
1-1	موجز المناقشات
2-1	الإعلان
3-1	الاستنتاجات والتوصيات

المعلومات الأساسية عن المؤتمر

١- مدة الاجتماع

١-١ افتتح السيد روبرتو كوبيه غونزاليس، رئيس المجلس، المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠ عند الساعة ١٢,٣٠ في يوم ٢٩ مارس ٢٠١٠ في قاعة الجمعية العمومية بمقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال.

٢- المشاركة في المؤتمر

١-٢ حضر المؤتمر ٥٥١ مشاركاً ينتمون إلى ١١٧ دولة متعاقدة ومراقبون يمثلون ٣٢ منظمة دولية.

٣- الموظفون

١-٣ انتُخب لرئاسة المؤتمر السيد رادو ميرسيا بيرسيانو، بعد افتتاح المؤتمر. وبناء على اقتراح من رئيسة وفد الإمارات العربية المتحدة، وهو الاقتراح الذي حظي بتأييد رئيس وفد البرازيل، أنتخب الدكتور هارولد أولوسيغون ديمورين نائباً لرئيس المؤتمر بالتركية.

٤- أمانة المؤتمر

١-٤ كانت أمانة المؤتمر هي السيدة نانسي ج. غراهام، مديرة إدارة الملاحة الجوية. وكان مستشارو أمانة المؤتمر هم السيد فنسنت غالتوي، نائب مدير إدارة الملاحة الجوية، والسيد بول لامي، مستشار بإدارة الملاحة الجوية. وكان الأمانة المساعدون هم السيد ماركوس كوستا والسيد هنري ديفالك والسيد ميتشيل فوكس والسيد هنري غوردجي والسيد جون ايلسن والسيد ريتشارد ماكفارلين والسيد ماركو ميرنس والسيد ميغيل راموس والسيد تورمودور تورمودسن.

٢-٤ وكانت الترتيبات الإدارية العامة للمؤتمر تحت إشراف السيدة ف. ليو، مديرة إدارة الشؤون الإدارية والخدمات. وقُدمت خدمات اللغات تحت إشراف السيد ل. شريف، رئيس فرع اللغات والمطبوعات، وساعده في ذلك السيد ف. أ. ساموشكين، رئيس قسم الترجمة الفورية، والسيدة نانسي شيوان (قسم اللغة الانجليزية والنشر)، والسيد ب. ج. باتلر (القسم الفرنسي) والسيد أ. فيدورشينكو (القسم الروسي)، والسيدة أ. دي كوادرا- ليندستروم (القسم الاسباني)، والسيد ج. م. البشري (القسم العربي)، والسيد ك. لي (القسم الصيني).

٣-٤ ولقد وضعت الترتيبات المادية للمؤتمر السيدة ل. ديرري، الرئيسة بالوكالة لقسم المؤتمرات والخدمات المكتبية، والسيدة ر. زاغوريتيس، موظفة مساعدة لخدمات المؤتمرات، والسيدة د. رحمانى، موظفة لمراقبة الوثائق، والسيد ج. د. داو، رئيس وحدة الطباعة، والسيد غ. بوديه، المشرف على وحدة التوزيع الداخلي. وقدم موظفون اختصاصيون آخرون من الأمانة العامة للايكاو المشورة للمؤتمر عند الاقتضاء.

٥- اعتماد جدول الأعمال

١-٥ اعتمد المؤتمر في جلسته الأولى جدول الأعمال الذي أحاله المجلس إلى المؤتمر .

٦- ترتيبات العمل

١-٦ قُبِل في الجلسة الافتتاحية جدول الأعمال الزمني المقدم إلى الدول قبل انعقاد المؤتمر .

٢-٦ أنشئ فريق تنسيق وفقا لتوجيهات اجتماعات الشعب للملاحة الجوية ونظامها الداخلي لتصريف أعمالها (Doc 8143)، وعقد اجتماعات طوال فترة المؤتمر . وتكونت عضويته من أمين المؤتمر والأمناء المساعدين وممثلي مختلف هيئات الأمانة العامة التي تقدم خدماتها للمؤتمر . وتمكن الفريق من تنسيق أنشطة المؤتمر باستخدام الخدمات والتسهيلات المتوافرة .

٧- الكلمات الافتتاحية

١-٧ رئيس المجلس

يسرني أن أرحب بكم جميعا في هذا المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة.

وإنني اعتبر أن هذا المؤتمر هو الثالث في سلسلة من الاجتماعات الحاسمة لإدخال تحسينات أساسية على الطريقة التي ندير بواسطتها المسائل المتعلقة بالسلامة على الصعيد العالمي.

ولقد كان أول اجتماع هو مؤتمر رؤساء الطيران المدني لعام ١٩٩٧ والذي وضع البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وهو برنامج الايكاو الإلزامي العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. ولقد كانت عملية إنشاء هذا البرنامج تحولا نموذجيا في أنماط السلوك والسياسات، فأول مرة أذنت الدول ذات السيادة لوكالة تابعة للأمم المتحدة بتقييم قدرات كل منها على الإشراف على تطبيق المعايير الدولية المتفق عليها في أراضيها.

وكان الاجتماع الثاني هو مؤتمر رؤساء الطيران المدني لعام ٢٠٠٦ عندما وافق المشاركون على وضع نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بموقع الانترنت العام التابع للايكاو. ولقد شكل هذا الأمر إقرارا ضمينا بأن الشفافية وتبادل المعلومات من الأمور الأساسية لتحقيق نظام مأمون للنقل الجوي. ولم يكن ذلك بالقرار السهل، غير أنه قطعاً القرار السليم.

ويركز مؤتمر هذا الأسبوع على تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة - حيث أنها تشكل عنصرا أساسيا لإستراتيجيتنا العالمية المعنية بالسلامة. ويجب أن نستند في أعمالنا على مفهوم الشفافية ونبين قدرتنا على العمل معا جنبا إلى جنب بشكل لم يسبق له مثيل في عملنا، لإدخال تحسينات إضافية على السلامة في المجالات التي تحتاج إليها أيما احتياج.

ولقد بدأ ذلك بجرد الحالة الراهنة. وبينما انخفض عدد الحوادث المميتة والوفيات المرتبطة بها انخفاضاً ثابتاً خلال العقد الماضي تقريبا، رغم ازدياد الحركة الجوية، فقد اتسعت الثغرة في النتائج المتعلقة بالسلامة بين دول وأقاليم معينة.

وتكمن مهمتنا الآن في وضع استراتيجيات تتسم بمرونة وفعالية أكبر وتنفيذها من أجل مساعدة الدول التي تواجه تحديات معينة لتخفيض معدلات حوادثها والمساهمة في نظام أكثر أمانا للنقل الجوي العالمي، وتعزيز السلامة بالنسبة لمجالات أخرى في نفس الوقت.

ويعني ذلك الموافقة على استراتيجيات جديدة لإدارة السلامة وتكملة منهجيتنا التقليدية الإلزامية وذلك باتباع نهج استباقي قائم على الأداء ومجهز تجهيزاً أفضل لتخفيض معدلات الحوادث عما هي عليه حالياً.

وستسمح هذه الطريقة الجديدة لتصريف الأعمال بالتحديد الاستباقي للمسائل الناشئة المتعلقة بالسلامة والتصدي لها قبل أن تسفر عن حوادث أو وقائع.

وفي جميع أنحاء العالم، تطبق الآن نظم إدارة السلامة والبرامج التي أنشأتها الدول مؤخراً بشأن السلامة. ولقد تكيفت برامج الايكاو مع هذا الأمر. ويشجع نهج الرصد المستمر والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على استخدام أكثر فعالية وكفاءة للموارد من أجل تقييم امتثال الدول لقواعد الايكاو وتوصياتها الدولية. وتشكل هذه الابتكارات والاتجاهات الدعائم الأساسية لاستراتيجية الايكاو الآخذة في التطور والمتعلقة بالسلامة وستوفر فوائد متزايدة مع استمرار تحسينها.

وبالفعل، فإن الايكاو اعتمدت بشكل لا رجعة فيه النهج القائم على المخاطرة، وفي نفس الوقت، فهي تقر بأن هذا الأمر يقتضي التزاماً متكافئاً لإدارة المخاطر. وعلى الصعيد التنظيمي، فبالنسبة للايكاو والدول ومنظمات الطيران، يجب علينا جميعاً تعديل الطريقة التي نواجه بموجبها المخاطر من خلال عمليتنا في مجال إدارة السلامة.

وبالطبع، فإن الاستراتيجيات الاستباقية المعنية بالسلامة لتفادي الحوادث المحتمل وقوعها لا يمكن أن تقوم على مجرد رد الفعل على أحداث جسيمة. ويتعين علينا أيضاً أن نفهم فهماً تاماً المخاطر المرتبطة بالكثير من جوانب نظام الطيران المعقد الحالي. وفي الوقت الذي تجمع فيه بانتظام كميات هائلة من البيانات، فإن المشكلة تكمن في عدم تبادل هذه المعلومات تبادلاً فعالاً. ولقد آن الأوان لضمان تعميم جميع المعلومات الحاسمة المتصلة بالسلامة على مجتمع الطيران الدولي بأسره ومعالجتها باستخدام طرائق تحليل متسقة على الصعيد العالمي.

ولهذا الغرض تقوم الايكاو حالياً بوضع نظام داخلي متكامل للإبلاغ والتحليل فيما يتعلق باتجاهات السلامة والذي سيتحلى في نهاية المطاف بالقدرة على تحليل مختلف أنواع البيانات، مما يؤدي إلى تقييم متعدد الأبعاد للمسائل الناشئة المتعلقة بالسلامة.

ومع ذلك فإن نجاح هذه الجهود سيقوم في نهاية المطاف على القرارات السياسية التي تيسر تبادل المعلومات الحر. وبكل بساطة فإن تبادل معلومات السلامة القيمة يجب أن يصبح القاعدة عوضاً عن كونه ممارسة استثنائية فيما بين الدول والجهات المعنية بالطيران.

وبالطبع فإن هناك مخاطر فيما يتعلق بتبادل المعلومات. وبالتالي فمن المهم للغاية أن نخلق بيئة يتم فيها تشجيع تبادل المعلومات الحاسمة المتعلقة بالسلامة وتيسيرها بدون النيل من مصادر المعلومات. وبدون حماية البيئة هذه، لن يتسنى اعتماد نهج استباقي بشأن السلامة.

وثمة عنصر حاسم آخر لاستراتيجية استباقية سليمة معنية بالسلامة هو الحصول على الكفاءات اللازمة لنظام فعال لمراقبة السلامة. وحيث أن برامج السلامة التابعة للدول ذات مستويات نضج متنوعة، يجب علينا أن نرفع من درجة إداعنا ومرونتنا للتوصل إلى حلول مناسبة لاحتياجات كل دولة.

ولا يزال أحد الخيارات يتمثل في مفهوم المحاولة والاختبار للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة التي أثبتت قدرتها على التغلب على الكثير من العقبات التي تواجهها الدول. وتشمل البدائل الأخرى الاتفاقات الثنائية الأطراف أو الجهات الخارجية لتقديم الخدمات التي تنفذ أعمالاً فنية متصلة بمراقبة السلامة. ومهما كانت الحلول مناسبة بشكل تام، تتكفل الدول في جميع الحالات بالمسؤولية عن مراقبة السلامة.

ووفقا لما تروونه، فثمة عددا من الخيارات التي يتعين النظر فيها أثناء مواصلتنا لوضع إستراتيجية عالمية بشأن السلامة. ومع ذلك، يجب ألا ننسى أنه رغم جهودنا التي لا تعرف الكلل، فثمة درجة معينة من الخطر الكامنة في عمليات الطيران. وبينما تعتبر جميع الحوادث حوادث مفاجئة، يجب علينا الإقرار بالحاجة إلى مواصلة وضع مبادرات للسلامة تحول دون تكرار هذه الحوادث.

ولا تشكل هذه الأمور إلا بعض المسائل التي سنغطيها، ولن يتم ذلك فقط في الأيام القليلة المقبلة بل سنقوم بذلك في السنوات القادمة. وحسبما حدث في عام ١٩٩٧ و عام ٢٠٠٦، فقد آن الأوان لاتخاذ قرارات جريئة وصعبة لأن هذا هو صواب الرأي بالنسبة لمجتمع الطيران.

وبصريح العبارة، أورد فيما يلي ما أتوقع أن يقوم به المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة:

- ١- دعم التحول في الأجل القريب إلى العمل بنهج الرصد المستمر بشأن مراقبة السلامة. وسيقتضي هذا الأمر تعهدكم بتزويد الايكاو بمعلومات دقيقة وكاملة وفي الوقت المناسب. وإنني أطلب منكم أيضا إعادة تأكيد تعهدكم بالشفافية فيما يتعلق بنتائج التدقيق الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والموافقة على تطبيق هذا المبدأ على إصدار الشواغل الهامة المتعلقة بالسلامة.
 - ٢- دعم تكامل معلومات السلامة الخاصة بالدولة من خلال أعمال الاتساق على المقاييس الرئيسية للسلامة وتنسيق طرائق تحليل السلامة. وكذلك، فإن تبادل المعلومات المستقاة من تحاليل السلامة التابعة للدول هو أمر أساسي بالنسبة لنجاح إستراتيجية عالمية للسلامة وإنني أطلب منكم تقديم الخبرات المتوفرة اللازمة قدر الإمكان.
 - ٣- تأكيد دور المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة. يمكن لهذه الأمور أن تساعد الدول في الاستفادة من الموارد المحدودة والحصول على بيانات مجمعة لإجراء تحاليل مجدية في مجال السلامة.
 - ٤- الموافقة على وضع إطار تنظيمي عالمي لحماية مقدمي بيانات السلامة الحساسة المستخدمة للمبادرات المقبلة بشأن تبادل المعلومات. وبدون هذا الإطار الحمائي، ستظل المعلومات الهامة غير متوفرة للايكاو وغيرها من المنظمات المشاركة في تحليل مسائل السلامة في العالم وايجاد حلول لها. وختاما، فإنني أطلب من المؤتمر النظر في الحاجة إلى ملحق لإدارة السلامة مكرس لهذا الموضوع. وسيقتضي هذا الملحق توفر الموارد ولذا فهو يستأهل إعان النظر فيه، ومع ذلك، فإن ملحق لإدارة السلامة مكرس لهذا الموضوع سيعمل على إبراز السلامة كمجال يحظى بالتركيز الأساسي لدى الايكاو، وبهم جميع العاملين في مجال الطيران، بصرف النظر عن خبراتهم العملية. وهو سييسر أعمال نهج منسق لتعميم الممارسات اللازمة لكفالة تحقيق أعلى مستويات السلامة في جميع جوانب النظام العالمي للطيران.
- وختاما، سيداتي سادتي، أود أن أشكركم على حضوركم للمؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة هذا. وإنني أعتقد أن هذا المؤتمر يمكن اعتباره معلما آخر في حملتنا الناجحة لتزويد مواطني جميع الدول الأعضاء بالايكاو، أي

الناس الذين تمثلونهم، بنظم وطنية وإقليمية وعالمية أكثر سلامة للنقل الجوي قدر الإمكان. ويجب أن نحقق هذا الأمر، حسبما كنا نفعل دوماً، من خلال عزمنا الجماعي للوفاء بالتزاماتنا واتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لضمان التطور الناجح المتواصل للاستراتيجية العالمية للسلامة.

٢-٧ وأدلى ببيانات افتتاحية أيضاً ممثلو كل من اليابان، والهيئة العربية للطيران المدني، واللجنة الأفريقية للطيران المدني، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، والاتحاد الأوروبي، وإدارة الطيران الاتحادية التابعة للولايات المتحدة الأمريكية. ويمكن الاطلاع على هذه الملاحظات بالموقع الرسمي على شبكة الانترنت التابع للمؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة التالي: <http://www2.icao.int/en/HLSC/default.aspx>.

٨- ملاحظات ختامية

٨-١ الأمين العام

سيداتي سادتي، لقد أصبحنا على مشارف نهاية مؤتمر ناجح للغاية.

ولقد بدأ المؤتمر أعماله بتقرير عن حالة أهداف السلامة الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية. وكما نذكرون فقد أحرزنا تقدماً كبيراً في تحقيق بعض أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية غير أن ذلك لم يغط جميع الأهداف. وبينما انخفض عدد الحوادث المميتة والوفيات المتصلة بها خلال السنوات العشر الماضية، فقط ظل معدل الحوادث ثابتاً. ويبعث تغيير معدلات الحوادث فيما بين الدول والأقاليم أيضاً على شديد القلق.

وهذا يدفعنا إلى الموضوع الرئيسي لهذا المؤتمر، ألا وهو التعاون في تنفيذ الأعمال - أي تبادل المعلومات من أجل التصدي للمخاطر قبل أن تسفر عن حوادث أو وقائع جسيمة.

وفي بداية المؤتمر، سجلنا بداية طيبة بشأن تبادل المعلومات عندما وقّعت الإيكاو وإدارة الطيران الاتحادية التابعة للولايات المتحدة ومفوضية الاتحاد الأوروبي واتحاد النقل الجوي الدولي إعلان نوايا بشأن وضع اتفاق عالمي لتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة.

وهذه خطوات جريئة نخطوها جنباً إلى جنب. وبناء على المناقشات التي دارت في هذا المؤتمر، فمن الواضح أنه يجب على الإيكاو القيام بدور رئيسي في تبادل المعلومات، وأود أن أكفل لكم أننا سنستخدم مواردنا على أفضل وجه لتقديم إسهامات مجدية.

ولقد ناشد الرئيس كوبيه، في بيانه الافتتاحي، المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة تناول خمسة مجالات محددة، وأود أن أستعرض نتائج تلك المداورات، وتأثيرها على إستراتيجية معنية بالسلامة في المستقبل.

وأولاً، فإن قرار المجلس باعتماد التحول إلى نهج رصد مستمر سيزود الإيكاو بمعلومات قيمة بشأن السلامة لتبادلها مع المجتمع الدولي. وكإضافة لبيانات تدقيق صارمة وتابعة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، فإن الرصد المستمر سيسفر عن تدفق ثابت للمعلومات يسمح بتحديد المسائل الناشئة المتعلقة بالسلامة وتخفيف وطأتها في الوقت المناسب. وبناء على مداوراتكم، ستواصل الإيكاو العمل بطريقة تتسم بالشفافية، وتكفل استخدام المعلومات المستقاة من خلال عملية الرصد المستمر من أجل تشجيع سلامة الطيران، وعدم استخدامها لمجرد إنزال العقاب أو الحصول على مزايا اقتصادية.

وثانياً، فقد أسدى المؤتمر الإرشاد اللازم لمجتمع الطيران من أجل تنفيذ مبادرة فعلية دولية لتبادل المعلومات. وستدعو الإيكاو أفرقة خبراء إلى الاجتماع لجعل عملية تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة حقيقة واقعة من

خلال وضع مقاييس مشتركة بشأن السلامة، وطرائق تحليل متسقة فضلا عن القدرات الفنية اللازمة. وتُعد الرغبة في تبادل المعلومات البالغة الأهمية في مجال السلامة خطوة أساسية صوب تحقيق نهج أكثر استباقية لإدارة المخاطر المتأصلة في بيئة تشغيل معقدة ومفعمة بالنشاط. ومع ذلك، فإن هذا النوع من التعاون هو أمر أساسي للتأثير على القرارات الاستراتيجية المتعلقة بالسلامة من خلال إجراء تحاليل تنبؤية للمعلومات الدقيقة والشاملة، عوضا عن اتخاذ هذه القرارات بناء على عملية التصدي للحوادث المفجعة.

ولقد كان البند الثالث الذي أحاله الرئيس إلى المؤتمر هو التأكيد على دور المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة. وكما نذكرون من جلسة الإحاطة التي قدمتها السيدة نانسي غراهام في بداية المؤتمر، فإن الدول لديها نظم مختلفة المستويات لمراقبة السلامة، وأن الكثير منها يفتقر إلى الموارد اللازمة لكي تنفذ بنفسها برامج معقدة في مجال السلامة. ولذا يجب أن نضمن توفر حلول بديلة وأن تتمكن المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة من القيام بدور استراتيجي في هذا الشأن.

ورابعا، فقد اعتمد المؤتمر إطار السلامة حسبما اقترحه الايكاو - وهو خطوة ضرورية لضمان تنفيذ الكثير من مكونات برامجنا المتعلقة بالسلامة تنفيذا استراتيجيا ومنسقا. وستواصل الايكاو تطوير عملياتها الداخلية لضمان وضع أهداف واقعية وتحقيقها من خلال ممارسات سليمة لتصريف الأعمال. وبالإضافة إلى التعهد بتحسين إجراءاتنا الداخلية، فإن الايكاو ستنفذ تدابير رامية إلى توفير جميع الوثائق المتصلة بالسلامة بلغات عمل الايكاو الرسمية الست.

وختاما، فقد خطا المؤتمر خطوة هامة لاعتماد وضع ملحق مكرس للسلامة، وهو يعد الملحق الرابع الجديد الوحيد منذ السنوات الأولى لإنشاء الايكاو وأول ملحق يوضع منذ ٢٥ سنة. وستقتضى عملية وضع ملحق جديد استثمار الكثير من الموارد غير أنه استثمار سيحقق مكاسب جمّة في مجال تحسين إدارة واتساق القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. وكذلك سترتفع درجة فهم موظفي السلامة بالمجتمع الدولي لما هو متوقع منهم.

ولكن مهما كانت درجة قوة تبادلنا للمعلومات وتحاليلنا التنبؤية في مجال السلامة، علينا أن نستخلص دروسا صعبة من الحوادث رغم أننا نأمل أن تكون حوادث قليلة وألا تقع تباعا. ولذا فقد أعاد المؤتمر التأكيد على أنه ينبغي التحقيق في جميع الحوادث تحقيقا شاملا بغية ضمان استخلاص العبر وإدراجها في إطار السلامة. ونتيجة لذلك ستستعرض الايكاو القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات لكفالة توفير البيانات اللازمة لدعم التحقيق في الحوادث. وسيشمل هذا الاستعراض أحكاما معنية باسترداد البيانات والمعلومات من سجلات الطيران. وستعمل الايكاو أيضا على تقييم التغييرات التي قد تكون لازمة لتحسين الرقابة ورصد الرحلات الجوية والاتصالات في المجال الجوي فوق المحيطات أو في المناطق النائية، بما في ذلك خدمات البحث والإنقاذ المناسبة والمنفذة في الوقت المناسب. وبالإضافة إلى ذلك، ستستعرض الايكاو الأحكام والإرشادات القائمة فيما يتعلق بأنشطة مقصورة القيادة من أجل تقييم ما إذا كان يلزم أعمال المزيد من الإجراءات بشأن هذه المسألة.

وبالفعل، فإن هذا المؤتمر كان مؤتمرا منتجا للغاية، غير أن ثمة قدر كبير من الأعمال يتعين تنفيذها فيما بعد. ويجب على الايكاو القيام بهذا العمل، ولكن سيتعين علينا تحديد أولويات جهودنا وتحديد ماهية المهام التي يمكن تنفيذها في الأجل القصير والمتوسط والطويل. ويحظى دعمكم بأهمية حاسمة لكفالة حصولنا على الموارد من أجل تحقيق الأهداف الطموحة التي أرساها هذا المؤتمر.

ووفقا لما تعلمون، فإننا بصدد وضع ميزانية لفترة السنوات الثلاث المقبلة وأنه سيتعين على المجلس والجمعية العمومية توفير الموارد الضرورية لتحقيق الأهداف الطموحة التي حددتموها. وفي هذا الإطار، فإنني أود أن أعرب عن امتناني العميق للإمارات العربية المتحدة نتيجة تبرعها السخي بمبلغ ٢٠٠ ٠٠٠ دولار لدعم جهودنا في مجال

السلامة. وكذلك أود أن أعرب عن التقدير الكبير لجمهورية كوريا نتيجة تبرعها بمبلغ ١٠٠ ٠٠٠ دولار منذ أشهر قليلة. وختاماً أود أن أعرب عن تقديري المتواصل للعديد من الدول الأعضاء التي توفر المساعدة المستمرة للايكوا من خلال توفير موظفين مهرة في مجال الطيران بالإضافة إلى تقديم موارد أخرى.

إن نجاحكم في تحقيق أهداف هذا المؤتمر في فترة زمنية قصيرة هو أمر ملحوظ بالفعل وبالتالي، فنحن مدينون بذلك لرئيس المؤتمر، السيد رادو ميرسيا بيرسيانو، الذي أظهر مهارات إدارية قوية في تنفيذ جدول الأعمال. وأود بوصفي الأمين العام الإعراب عن تقديري لما تتحلى به السيدة نانسي غراهام من قيادة والإعراب عن التقدير للأعمال الكبيرة المنفذة خلف الكواليس بواسطة فريقها الاستثنائي في إدارة الملاحة الجوية وكذلك بواسطة موظفي الإدارات الأخرى الذين ساعدوا في إدارة أعمال هذا المؤتمر إدارة ناجحة.

ودعوني أذكر كذلك اهتمام وسائل الإعلام الجيد بالمؤتمر وأشكر الوفود على المساعدة في الإعلان عما حققناه في مؤتمر الايكوا الرفيع المستوى بشأن السلامة هذا.

قائمة المشاركين

CD	—	رئيس الوفد	ADV	—	مستشار
ACD	—	مناوب رئيس الوفد	COBS	—	رئيس المراقبين
D	—	مندوب	OBS	—	مراقب
ICM	—	عضو في مجلس الايكاو	ANC	—	لجنة الملاحه الجوية
AICM	—	عضو مناوب في مجلس الايكاو	IR	—	ممثل الايكاو

الدول المتعاقدة

الدولة	اللقب	الاسم	الصفة
AFGHANISTAN			
	ALAMI	R.M.	D
	DORES	K.L.	ADV
	IRWIN	S.	ADV
	KORHONEN	J.O.	ADV
ARGENTINA			
	DÁVILA	L.R.	CD
	SINGH	M. A.	ICM
	PRADO	S.	AICM
	GONZÁLEZ	S.A.	ANC
	GELSO	J.	D
AUSTRALIA			
	MCCORMICK	J.	CD
	FARQUARSON	T.	ACD
	TIEDE	A.H.R.	ANC
	ALECK	J.	D
	BOYD	P.	D
	BROOKS	L.	D
	DOHERTY	J.	D
	EVANS	P.K.	D
	MACAULEY	K.	D
AUSTRIA			
	BIALONCZYK	M.	CD
	KRZIWANEK	K.	ACD
	SCHLEIFER	C.	ANC
	NIRSCHL	F.	D

BAHRAIN

ABDULRAHIM	A.	CD
MOHAMED	M.	D
YOUNES	K.	D

BANGLADESH

MEHDI ALAM	S.	CD
KHAN MAJIS	S.I.	ACD
AHMED	A.	D
SHAIDUR RAHMAN	M.	D

BARBADOS

ARCHER	E.	CD
LAKE	O.E.	D

BELGIUM

DURINCKX	F.	CD
ROBERT	G.	ADV

BENIN

DE SOUZA	M.	D
----------	----	---

BOLIVIA

PARDO	J.	D
-------	----	---

BOTSWANA

BELAYNEH	M.	CD
EBINENG	J.	D

BRAZIL

CARDOSO	R.	ACD
SIMAO	C.P.	ACD
MAGNO	R.	CD
ROMERA	A.	D
ALVES	J.L.F.	ANC
BASTOS	L.C.	D
CAMPOS	D.B.	D
COSTA	D.	D
IANELLI	C.	D
NASCIMIENTO	L.	D
PELLEGRINO	C.E.	D
POMPEU	J.	D

SENRA DE OLIVEIRA SILVA	R. A.	D D
BRUNEI DARUSSALEM		
JAAFAR	O.	CD
LATIF	J.	D
YOUSOF	A.	D
BURKINA FASO		
DIEGUIMDE	M.	CD
CAMBODIA		
EAT	S.	CD
CAMEROON		
AZOH-MBI	S.	CD
TANKAM	P.	CD
ZOA ETUNDI	E.	ICM
BEKOLO	E.	D
ESSIMI	L.	D
MBOTTO EDIMO	F.	D
MELOM	P.	D
MENDOUGA	P.A.	D
OWONA ASSOUNOU	T.	D
CANADA		
GREGOIRE	M.	CD
MCDONALD	G.	ACD
DUPUIS	L.A.	ICM
DESHAIES	M.	ANC
BOURGEOIS	G.	D
CHAMBERS	S.	D
CLITSOME	M.	D
GIRARD	N.	D
MCNAIR	D.J.	D
SHERRITT	D.	D
STANFIELD	S.	D
TADROS	W.	D
DIAMANT BOUSTEAD	J.	ADV
LACHANCE	L.	ADV
SAYFI	R.	ADV
KNAAPEN	L.	OBS
LANGLOIS	M	OBS
MARTEL	E	OBS

CHAD

ALI MAHAMAT ZENE	W	CD
MAHAMAT SEID	A	D
NGAKO	B	D

CHILE

HUEPE	J	CD
SEPULVEDA	L	ACD
GALAN	I	D
CANTILLANO GALVEZ	M	ADV
HADAD	N	ADV

CHINA

LI	J	CD
MA	T.	ICM
TAI	F.	ANC
FANG	J	D
JIANG	H	D
LI	J.C	D
LI	T.C	D
LIU	C.Y	D
LO	V.T	D
LO	S.M	D
NG	C.O	D
PUN	S	D
SHUM	A.	D
WANG	Z	D
WONG	C	D
YANG	J	D
YUEN	S.K	D

COLOMBIA

RUEDA	G	CD
BEJARANO	C	D
CAMACHO	M	D
GONZALEZ	L.	D
PARIS	S	D

COMOROS

ATTOUMANI	M	CD
OUBEIDI	H	ACD

CONGO

DBOTA	S.F	CD
-------	-----	----

COSTA RICA

FERNÁNDEZ	J.	D
LIZAMA HERNÁNDEZ	C.	D
PADILLA	S.	D

COTE D'IVOIRE

ABOUNOUAN	J.K.	CD
ALLA	A.J.	D

CUBA

OJEDA VIVES	A.	CD
COLMENERO	P.L.	ACD
LAUREDO CALDERÍN	D.	D
CRESPO FRASQUIERI	M.M.	D
PÉREZ ANDINO	C. R.	D

CZECH REPUBLIC

SCHAUTOVA	D.	CD
STOLC	J.	ACD
KLAS	J.	D
MIKA	L.	D

DENMARK

LARSEN	K.L.	CD
VEINGBERG	P.	D
CHRISTENSEN	F.	ADV
STRANDDORF	J.	ADV

DOMINICAN REPUBLIC

RODRÍGUEZ ARIZA	L.P.	CD
VERAS	C.A.	ICM
BOLIVAR LEÓN	F.	D
MÉNDEZ	E.	D
ROSA	S.	D
VALDEZ	J.	D

ECUADOR

BERNAL	G.	CD
GUITARRA	F.	CD
GUERRERO	F.	ACD
LASCANO	I.A.	ICM

EGYPT

EL HEFNY	S.	CD
ELZANATY	M.T.	ICM
SHERIF	M.	D
SOLIMAN	M.	D

EL SALVADOR

APARICIO BORJAS	J.A.	ICM
-----------------	------	-----

ETHIOPIA

TADEGE	M.	CD
--------	----	----

FIJI ISLANDS

WAQA	N.	D
------	----	---

FINLAND

SALONEN	K.	CD
HENTTU	P.	D
VUOKILA	S.	ALT

FRANCE

GANDIL	P.	CD
ROUSSE	F.	ACD
WACHENHEIM	M.	ICM
THEBAULT	B.	ANC
BERARD	E.	D
EYDALEINE	G.	D
GUIVARCH	P.	D
LAPENE	L.	D
TROADEC	J.-P.	D
WELTERLIN	G.	D
ZIZI	F.	D

GABON

MINTSA-MI-OWONO	E.R.	CD
-----------------	------	----

GERMANY

REICHLER	G.	CD
BURLAGE	T.	ACD
MENDEL	J.	ICM
MONNING	R.	ANC

GHANA

MAMPHEY	V.	CD
ALLOTEY	S.	ICM
AKATUE	E.	D
KALMONI	S.	D

GREECE

MANESSIS	C.	CD
KATSANEVAKI	M.	D
KIOROGLOU	A.	D

HAITI

PIERRE	J.-L.	CD
--------	-------	----

HUNGARY

GARDUS	T.	CD
--------	----	----

ICELAND

HEDINSSON	E.O.	CD
SIGURDSSON	H.	ICM

INDIA

ZAIDI	N.	CD
MISHRA	A.	ICM
BAKSHISH	S.	OBS
SAMANT	H.	D
KATHPALIA	A.	ADV

INDONESIA

BAKTI	H.	CD
BARATA	B.	D
HASIBUAN	Y.	D
IDRUS	I.	D
MULYANTO	B.	D
SIRINGORINGO	S.	D
SUBEKTI	A.	D
SUPRASETYO	F.	D
SUTARMADJI	B.	D
WIDJAJA	P.	D
WISNU	D.	D

IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)

SHAHBAZILAR	H.	IR
-------------	----	----

IRELAND

MURPHY	J.	CD
FITZPATRICK	D.	D
HUMPHREYS	K.	D
RYAN	S.	D

ITALY

PICHECA	G.	CD
SCIACCHITANO	S.	CD
CARRABBA	G.D.	D
EMINENTE	C.	D
MARASA	B.	D
BARDARO	A.	D

JAMAICA

DERBY	O.L.	CD
-------	------	----

JAPAN

ISHIDU	H.	ACD
BABA	S.	ICM
UMEZAWA	D.	ANC
ISHIDA	S.	D
KAJIWARA	A.	D
KITAZAWA	A.	D
MORI	H.	D
SUZUKI	K.	D
UMEZAWA	D.	OBS

KAZAKHSTAN

KUSSAINOV	A.	CD
AYABOV	R.	ACD
ADIMOLDA	R.	D
KHAIRGA-LIYEVA	G.	D
LASTAYEV	T.	D

KENYA

KINYUA	G.	D
KIOKO	H.K.	D
WAKAHIA	P.	D

KUWAIT

ALFARAH	F.	CD
ALMAHROUS	S.	ACD
ALGHANIM	S.	D

KYRGYZTAN

DZHUNUSHALIEV	B.	ACD
---------------	----	-----

LEBANON

CHAOUK	H.	CD
EID	S.	ACD

LIBYA

AHRIR	B.	CD
-------	----	----

LITHUANIA

DANILEVICIUS	V.	D
--------------	----	---

LUXEMBOURG

DELVAL	J-M.	D
--------	------	---

MADAGASCAR

DOUAN	C.	CD
RAKOTO	B.M.	D
RAZAFINDRAZATO		

MALAYSIA

ABDUL RAHMAN	A.	CD
CHON	K.S.	ICM

MALI

SANOGO	T.	CD
THIAM DIALLO	A.	D

MALTA

BORG MARKS	G.	CD
------------	----	----

MAURITIUS

GUNGAH	A.	CD
--------	----	----

MEXICO

GONZÁLEZ	H.	CD
MÉNDEZ	D.	ACD
JIMÉNEZ	D.	D

MONACO

BAYOL	H.P.	CD
-------	------	----

MONTENEGRO

BRKANOVIC	E.	CD
-----------	----	----

MOROCCO

MANAR	A.	CD
-------	----	----

MOZAMBIQUE

PINTO	A.	CD
-------	----	----

NAMIBIA

MUJETENGA	B.T.	ICM
-----------	------	-----

NEPAL

LAL SUMAN	R.C.	CD
ACHARYA	S.	D
GAUTAM	S.	D

NETHERLANDS

BIEN	E.	CD
BLAAUW	F.	ACD
WILBRINK	J.	D

NEW ZEALAND

CLEGG	S.	CD
KAY	J.	D

NICARAGUA

BONILLA	C.	D
---------	----	---

NIGER

HASSANE	O.	CD
HALIDOU	M.	ANC

NIGERIA

DEMUREN	H.	CD
ODUSELU	S.	ACD
ALIU	O.B.	ICM
ADEDOYIN	T.A.	D
AUYO	I.U.	D
EKUNWE	P.	D
ONYEGIRI	J.	D

NORWAY

LAURITZEN	T.	
RICHARDSEN	H.	CD
ECKERBERT	B.	ANC
HERREDSVELA	T.	D
SCHSOLBERG	E.	D
SLYNGSTAD	E.	D

PAKISTAN

RAUHULLAH	M.	ADV
-----------	----	-----

PANAMA

GORDAY	V.	D
MCDONALD POSSO	A.	D

PHILIPPINES

KAPUNAN	E.	CD
LERUM	J.	D
WEISS	P.	ADV

POLAND

KRUSZYNSKI	G.	CD
GLUSZKIEWICZ	D.	ACD
KEDZIERSKI	K.	ADV
ZIELLINSKI	R.	ADV

PORTUGAL

FONSECA DE ALMEIDA	L.	CD
ABREU GUERRA	A.M.	D
CUNHA	J.	D
INFANTE DE LA CERDA	J.C.	D
SANTOS	A.	D

QATAR

AL NOAIMI	A.	CD
ALHARAM	A.	D

REPUBLIC OF KOREA

YOO	H.J.	AICM
CHUNG	I.Y.	CD
KIM	C.	ICM
CHANG	M.H.	ANC
CHOI	H.	D
KU	Y.	D
PARK	H.G.	D

ROMANIA

BERCEANU	R.	CD
COTRUT	C.	ICM
KALMUTCHI	P.	ANC
BRUTARU	R.	D
CIORANU	A.	D
CIUCA	M.	D
DOGARU	R.	D
DONCIU	C.	D
DONCIU	B.	D
POP	S.	D
POSTELNICU	T.	D
RADU	C.	D
VIRLAN	C.	D
CICEO	D.	ADV
DOBROVOLSCHI	E.	ADV
MUNTEANU	D.	ADV
OPRIS	A.	ADV

RUSSIAN FEDERATION

NERADKO	A.	CD
NOVGORODOV	A.A.	ICM
KORSAKOV	A.A.	ANC
KORSAKOV	A.	D
SHNYREV	A.	D
KOROVKIN	V.	ADV

SAUDI ARABIA

KABLI	T.M.B.	ICM
ALHARTHY	A.A.	ANC
ATTIAH	K.	D
BUKHARI	A.	D
ALMAKRAN	I.	ADV

SENEGAL

BESSANE	M.	CD
DIAGNE	N.	D
MBENGUE	PI.	D

SERBIA

MILJKOVIC	M.	CD
STARCEVIC	N.	D

SINGAPORE

FERNANDO	M.G.	P/ANC
YAP	O.H.	CD
PIN	B. K.	ICM
FOO	A.	D
FOONG	L.H.	D
LOO	C.B.	D
LOOI	H.S.	D
PANG	M.L.	D
POH	E.	D
SIM	V.	D
TOFT	M.	D
WONG	C.W.	D

SLOVAKIA

BREJA	J.	CD
BRUNA	P.	D
KLUS	A.	D
NEMECEK	M.	D
VALICKOVA	R.	D

SLOVENIA

JAKOMIN	I.	CD
KUNSTELJ	T.	CD
KOMAC	M.	ACD
BOSCAROL	I.	D
DOLINSEK	S.	D
HRIBAR	T.	D
JANSA	S.	D
KOCJAN	S.	D
KOSTANJSEK	T.	D
KOVACEC	L.	D
KRAPEZ	A.	D
LESNIK	S.	D
MEZNARSIC	J.	D
ZUPANIC	F.Z.	D

SOMALIA

MOHAMED	M.	CD
---------	----	----

SOUTH AFRICA

PEEGE	T.	CD
MABASO	L.	ACD
JORDAAN	C.F.	D
MASEKO	Z.F.	D
MOLEBATS	L.H.	D
SETSHOGOE	K.T.	D
STOLS	L.	D

SPAIN

GUTIERREZ DEL CASTILLO	C.	CD
AGUADO	V.M.	ICM
HERRERO	J.	ANC
AMERIJEIRAS VALES	M.	D
HERNANDEZ- CORONADO QUINTERO	P.	D
IBARZ DEL OLMO	C.	D
MAESTRE MORENO	M.I.	D
NOGALES	J.	D
RODRÍGUEZ	L.	D
ROSAS	J.	D
BAIXERAS LLANO	E.	ADV
VERA PALMES	M.P.	ADV

SRI LANKA

DISSANAYAKE	D.M.P.	CD
JAYAWARDENE	K.V.N.	D

ST. LUCIA

MCPHAIL	D.	D
---------	----	---

SUDAN

ABDEL AZIZ AHMED	M.	CD
HADDAD	W.	ADV

SWEDEN

BYSTROM MELLER	L.	CD
WIDLERT	S.	ACD

ECKERBERT	B.	D
CHRISTANSSON	S.T.	ADV
EDEN	K-A.	ADV
LJUNGBERG	G.	ADV
SWITZERLAND		
MULLER	P.	CD
RUHIER	D.	ICM
HUNNINIGHAUS	R.	ADV
THAILAND		
HOMASAVIN	N.	COBS
TIMOR-LESTE		
HENRIQUES	S.	CD
DE OLIVEIRA LEONE	J.	D
TOGO		
LATTA	D.G.	CD
DOBOU	K.	D
TRINIDAD AND TOBAGO		
LUTCHMEDIAL	R.	ACD
BLACKMAN	C.	ALT
TUNISA		
BENKHELIFA	H.	CD
SASSI	I.	ICM
TURKEY		
YALCIN	H.	CD
AYGUN	C.	IR
EROL	U.	ADV
ERTURK	D.	ADV
KABAKCI	O.	ADV
TURKER	O.	ADV
UGANDA		
MAKUZA	R.	CD
TWIJUKE	J.W.K.	ICM
MUNEEZA	S.	D

UKRAINE

OSTASH	I.	CD
--------	----	----

UNITED ARAB EMIRATES

AL SUWAIDI	S.M.	CD
AL HAMILI	A.	ICM
AL KAABI	R.	D
AL KHANJARI	A.	D
ALBALOOSHI	I.	D
DAY	B.	D
PIERA	A.	D
ALNAQBI	A.	ADV
CHAPMAN	D.	ADV

UNITED KINGDOM

MOOR	J.	CD
ROSSELL	M.	ICM
FLEMING	P. D.	ANC
ALCOTT	B.F.	D
CRONIN	G.	D
ELDER	H.A.	D
HAMILTON	S.	D
ROBERTS	S.R.	D
SMETHERS	M.	D
SMITH	R.	D

UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

MUNYAGI	M.T.	CD
NUNDU	O.R.	ANC
SULEIMEN	S.S.	D
NJAWA	J.M.	ADV

UNITED STATES

BABBITT	R.	CD
GILLIGAN	M.	ACD
MACINTOSH	R.	ACD
BEHRENS	D.C.	ANC
CREAMER	S.	D
FAZIO	T.	D
HERSMAN	D.	D
HUNTER	C.	D
REIMOLD	D.	D
SCHRECKENGAST	S.	D
ALLEN	J.	ADV
BAKER	D.	ADV
BARABAGALLO	J.	ADV

	BURY	M.	ADV
	DONOGHUE	J.A.	ADV
	HAUETER	T.	ADV
	JENNISON	M.	ADV
	JONES	D.	ADV
	LORING	C.	ADV
	TIMMONS	W.	ADV
	WEBSTER	J.	ADV
	WESTOVER	M.	ADV
	YOUNOSSI	A.	ADV
	ZOELLER	T.	ADV
URUGUAY			
	IGLESIAS	J.	ACD
	VILARDO	J.L.	ICM
VENEZUELA			
	BLANCO	D.	CD
	CARRERO	D.B.	ICM
	GAMBOA	C.	D
	URDANETA	F.	D
VIET NAM			
	PHAM QUY	T.	CD
	LUU VAN	D.	D
	BUI VAN	V.	D
	DINH VIET	S.	D
	DO QUANG	T.	D
	HO MINH	T.	D
	LAI XUAN	T.	ACD
	NGUYEN VAN	T.	D
	PHAN LE	Q.	D
	TRAN THUY	M.	D

المنظمات الدولية

ACAC

	EL ALJ	M.	OBS
	EL KADY	M.I.	OBS

ACI

GAMPER	D.	OBS
GITTERS	A.	OBS

ACVFG

EPHRAIMSON-ABT	H.	OBS
----------------	----	-----

AFCAC

WAKO	C.	COBS
DJIBO	B.	OBS
FIKRU	M.	OBS
KABALIKA	C.	OBS
ONYEYIRI	F.C.	OBS

ANAC

BA	O.M.	OBS
----	------	-----

ASECNA

COURBIN	J.	COBS
MARCELLIN	A.P.	OBS
MBELLA MBELLA	S.P.	OBS
SAMAKE	W.	OBS
VEILLARD	A.	OBS

CANSO

DAVID	J.	OBS
HOEVEN	E.	OBS

COCESNA

VARGAS	J.	OBS
--------	----	-----

COSCAP

CORMIER	L.	OBS
---------	----	-----

COSPAS-SARSAT

BERTOIA	C.	OBS
LEVESQUE	D.	OBS

EAC-CASSOA

MAUGO	M.O.	COBS
-------	------	------

EASA

GOUDOU	P.	COBS
VINCENT	J.	OBS

EC

DE VOS	K.	OBS
HOLOLEI	H.	OBS
KAZATSAY	Z.	OBS
RATAJCZYK	M.	OBS

ECAC

AUER	A.	OBS
JONKER	J.	OBS
KIRK	P.	OBS

ECCAS

LIBEBELE	J-P.	COBS
----------	------	------

EU-ISIS

THORSEN	P.	OBS
---------	----	-----

EUROCONTROL

BAYRAKTUTAR	D.	OBS
BLAIZE	M.	OBS
LICU	A.	OBS
MCMILLAN	D.	OBS
MORSCHECK	H-J.	OBS
VAZQUEZ SANZ	J.	OBS

FSF

VOSS	W.	COBS
FRANCIS	R.	OBS

IAC

MOROZOV	A.	COBS
DOROFEYEV	V.	OBS
FILATOV	A.	OBS

IAOPA

SHEEHAN	J.	COBS
---------	----	------

IATA

COMBER	M.	OBS
GLAESER	C.	OBS
MATSCHINGG	G.	OBS
SAYYED	R.	OBS
TREE	J.	OBS

IBAC

SPRUSTON	D.	COBS
CARR	D.	OBS
INGLETON	P.	OBS

ICCAIA

AALDERS	L.	COBS
SCHMITT	C.	COBS
HEIJL	M.	OBS
JETTE	H.	OBS
KIHM	D.	OBS
MCVENES	T.	OBS
YOUNG	R.	OBS

IFALPA

LIMÓN	C.	COBS
MCCARTHY	P.	IR
ADAMUS	D.	OBS
COUCHMAN	C.	OBS
SALAS	C.	OBS

IFATCA

BEADLE	A.	OBS
--------	----	-----

IFATSEA

OUELLETTE	Y.	OBS
-----------	----	-----

IFHA

YORK	D.	COBS
------	----	------

LACAC

OSPINA	M.	COBS
--------	----	------

UN	DIVOUNGUY	S.D.	CD
UN DFS	PETRUNOV	E.	OBS
UN WFP	ARROYO	C.	COBS
UN WORLD BANK	SCHLUMBERGER	C.	COBS

موظفو الايكاو

ABEYRATNE	Ruwantissa	ICAO Staff
ALBERNY	Thierry	ICAO Staff
AWAN	Mokhtar	ICAO Staff
BARRETTE	Nicole	ICAO Staff
BARTON	Mike	ICAO Staff
BEGIN	John	ICAO Staff
BERNAL	Guillermo	ICAO Staff
CARY	Leslie	ICAO Staff
COLLINS	CJ	ICAO Staff
COOPER	Diana	ICAO Staff
COUTU	Alain	ICAO Staff
DE KOCK	André	ICAO Staff
DE LEÓN	Gustavo	ICAO Staff
DIALLO	Daniela	ICAO Staff
EKOTO	Romain	ICAO Staff
EUSSNER	Ansgar	ICAO Staff
EVANS	Anthony	ICAO Staff
EVANS DEMARIA	David	ICAO Staff
GALLEGO	Ruben	ICAO Staff
GARDILCIC	Drazen	ICAO Staff
GUERRERO	Fernando	ICAO Staff
GUITARRA	Fidel	ICAO Staff
HEFTBERGER	RoseMarie	ICAO Staff
HOHM	Michael	ICAO Staff
HOUMMADY	Mostafa	ICAO Staff
HUANG	Jiefang	ICAO Staff
JUN	Soo-ho	ICAO Staff
LAMOSA	Juan	ICAO Staff
LEPAGE	Andre	ICAO Staff
LEWTAS	David	ICAO Staff
LOW	Remington	ICAO Staff
LUONG	Quang Tan	ICAO Staff

MAIOLLA	Vaughn	ICAO Staff
MARTÍNEZ RODRÍGUEZ	Diego	ICAO Staff
MERENS	Marco	ICAO Staff
MILLAR	Michelle	ICAO Staff
MIR	Yahya	ICAO Staff
ORTIZ	Edward	ICAO Staff
PRETORIUS	Herman	ICAO Staff
SANDER-FISCHER	Wolfgang	ICAO Staff
STRATHDEE	James	ICAO Staff
SUÁREZ	Sofia	ICAO Staff
SUDARSHAN	Hindupur	ICAO Staff
TEO	Gim Thong	ICAO Staff
THORNE	Linnel	ICAO Staff
VERNHES	Cécile	ICAO Staff
WAFFO	Jean Claude	ICAO Staff
WANG	Yong	ICAO Staff
WANG	Yuanzheng	ICAO Staff
SÁNCHEZ GUTIERREZ	Abelardo	Consultant

منظمو المؤتمر

KOBEH GONZÁLEZ	R.	President of the Council
BENJAMIN	R.	Secretary General
BONILLA	Adriana	ICAO Staff
CHOUHA	Fabiola R.	ICAO Staff
COOPER	Diana	ICAO Staff
COOPER	Denise	ICAO Staff
COSTA	Marcus	ICAO Staff
DEFALQUE	Henry	ICAO Staff
FATTAH	Yuri	ICAO Staff
FOX	Mitchell	ICAO Staff
GALOTTI	Vince	ICAO Staff
GNEHM	Elizabeth	ICAO Staff
GOURDJI	Henry	ICAO Staff
GRAHAM	Nancy	ICAO Staff
GUIANG	Arlene	ICAO Staff
ILLSON	John	ICAO Staff
LANE	Donna	ICAO Staff
MACFARLANE	Richard	ICAO Staff
MARIN	Miguel	ICAO Staff
MERENS	Marco	ICAO Staff
MORIN	Sharron	ICAO Staff
RAMOS	Miguel	ICAO Staff
THORMODSSON	Thormodur	ICAO Staff
WILKINSON	David	ICAO Staff
LAMY	Paul	Consultant

جدول الأعمال مع الملاحظات الإيضاحية للاجتماع

معلومات عامة – الموضوع رقم ١ هو ذو طابع إعلامي، الغاية منه تقديم إطار سلامة أوسع إلى المؤتمر. والموضوع رقم ٢ ورقم ٣ لهما طابع تنفيذي، الغاية منهما السعي للحصول على التزامات وتقديم توصيات تعتبر ضرورية لتحقيق تقدّم يتسم بالفعالية والكفاءة للأنشطة الرئيسية التي تضطلع بها الايكاو والدول وقطاع الصناعة.

الموضوع ١: أسس سلامة الطيران العالمي

لا يزال الطيران المدني الدولي هو الوسيلة الأكثر أماناً للنقل الجماعي، وأحد نظم الإنتاج الأكثر أماناً في تاريخ النظم الصناعية. وقد تحققت مستويات من السلامة أدت إلى زيادة الضغط على الطيران ومنظّماته للإبقاء على مثل هذه المستويات وتحسينها. وهذا يملّي ضرورة وضع نهج جديدة لإدارة السلامة، وكذلك استعراض الإجراءات التي يجب أن تضعها منظّمات الطيران لتنفيذ مثل هذه النهج الجديدة. وهذا المزيج من النهج الجديدة والإجراءات التنظيمية المنقحة لإدارة السلامة هي الأسس اللازمة لتحسين مستويات السلامة العالية التي حققتها الطيران المدني الدولي.

الموضوع الفرعي ١-١: إطار الايكاو للسلامة

شرعت الايكاو في إجراء استعراض كبير لإجراءاتها الداخلية بهدف دعم سلامة واستدامة الطيران المدني الدولي. وإن وضع عملية داخلية لصنع القرار بشأن السلامة، استناداً إلى المنظور القائم على النظم، مدعومة بالبيانات المجمعة عن السلامة، وترصد من خلال مقاييس الأداء، قد شارف على الانتهاء. وهذه محاولة من جانب الايكاو لتقدم القدوة ولتتخبط في ممارسات إدارة السلامة المشابهة للممارسات التي يجري طلبها من الدول وقطاع الصناعة. وفي إطار هذا الموضوع من جدول الأعمال، سيتم عرض لمحة عامة عن إطار السلامة للايكاو، يشمل الأدوار النسبية والعلاقات المشتركة بين الإطار والمبادرات الجارية مثل الخطة العالمية للسلامة الجوية، وخريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية، والأفرقة الإقليمية للسلامة الجوية، وعملية إدارة السلامة الداخلية المتطورة للايكاو، وسيطلب من المؤتمر تأييد هذا الإطار وعملية إدارة السلامة الداخلية الداعمة له.

الموضوع الفرعي ١-٢: تطور عملية التدقيق في مراقبة السلامة بواسطة الايكاو

الهدف من برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية هو تعزيز السلامة الجوية العالمية من خلال إجراء عمليات التدقيق في الدول المتعاقدة، على أساس منتظم، من أجل تحديد قدرة الدول على مراقبة السلامة الجوية. وبموجب النهج التجميحي الشامل، يستخدم برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أساساً عمليات التدقيق على أساس الامتثال. وسيقوم برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، في استمراره إلى ما بعد عام ٢٠١٠، وفي إطار نهج الرصد المتواصل، بتوسيع نطاق تقييم الامتثال لإدراج نهج قائم على إدارة مخاطر السلامة. وسيزود المؤتمر بتقرير عن تطور عملية تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي تنفذها الايكاو، مع التركيز على التحول من عمليات تدقيق الامتثال الدورية إلى عملية رصد متواصل على أساس مخاطر السلامة، وسيتضمن مناقشة بشأن الكيفية التي سيطبق بها الانتقال إلى نهج الرصد المتواصل من الناحية العملية.

الموضوع ٢ :**صوب الإدارة الاستباقية للسلامة**

يشكل الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية، وسيظل يشكل، حجر الزاوية في سلامة الطيران المدني الدولي. ومع ذلك، فإن مستويات السلامة التي تحققت تزيد الأمر صعوبة على الطيران المدني الدولي للإبقاء على نهج لإدارة السلامة يقوم حصراً على أساس الامتثال للقواعد التنظيمية. ومن الضروري استكمال النهج القائم على الإلزام بالنهج القائم على الأداء. والمثال الأولي لهذا النهج القائم على الأداء هو تنفيذ نظم إدارة السلامة، الذي يستهدف قطاع الصناعة. وقد تم توسيع نطاق هذا النهج الآن ليشمل الدول من خلال برنامج الدولة للسلامة.

الموضوع الفرعي ٢-١ : إدارة الانتقال إلى تنفيذ بيئة برنامج الدولة للسلامة

برنامج الدولة للسلامة هو نظام لإدارة السلامة داخل الدولة. ويوفر برنامج الدولة للسلامة قاعدة لتمكين الدول ومنظمات الطيران المدني من تطبيق اثنين من المبادئ الأساسية لإدارة السلامة في الاضطلاع بمسؤولياتها في مجال السلامة : إدارة مخاطر السلامة وضمان السلامة. وبرنامج الدولة للسلامة هو أيضا إطار هيكلي يسمح للدولة والجهات المقدمة لخدمات الطيران داخل الدولة بأن تتعامل على نحو أكثر فعالية في حل الشواغل المتعلقة بالسلامة. وفي إطار هذا الموضوع من جدول الأعمال، سيُلتمس من المؤتمر اتفاق على "قائمة" من الأنشطة المحددة من جانب الايكاو والدول، وعند الاقتضاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، على أن تنفذ كضمانات خلال فترة الانتقال إلى تنفيذ بيئة برنامج الدولة للسلامة.

الموضوع الفرعي ٢-٢ : العلاقة بين برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر

يعد نهج الرصد المتواصل لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية جزءاً من أحد أهم برامج السلامة للايكاو. ويشمل نهج الرصد المتواصل وضع وتنفيذ نظام لإدارة التقارير والبيانات عن طريق الانترنت مما سيسمح للايكاو برصد قدرات مراقبة السلامة للدول المتعاقدة على أساس مستمر مع نهج منسق ومتسق يتجه نحو تقييم مستوى سلامة أنشطة الطيران وتقييم قدرات إدارة السلامة. وتدعم مبادئ إدارة السلامة الكامنة في برنامج الدولة للسلامة نشر أنشطة استباقية ستوفر بعض المصادر لمعلومات السلامة التي سيتم استخدامها في إطار نهج الرصد المتواصل إلى جانب مصادر أخرى لبيانات السلامة من أجل المساعدة على الحفاظ على ملف واضح ودقيق ومستكمل لنظم الدول لمراقبة السلامة. وبالتالي، يمكن أن يكون نهج الرصد المتواصل من وسائل مراقبة برنامج الدولة للسلامة في المستقبل. وعلى الرغم من وجود علاقات قوية بين نهج الرصد المتواصل وبرنامج الدولة للسلامة، فهما برنامجان منفصلان. وفي إطار هذا الموضوع من جدول الأعمال، ستناقش العلاقة النامية بين برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المتواصل وسيُلتمس من المؤتمر اتفاق بشأن الاتجاه الذي ينبغي أن يتخذه ذلك.

الموضوع الفرعي ٢-٣ : تبادل معلومات السلامة

في إطار هذا الموضوع من جدول الأعمال، سيزود المؤتمر باستعراض لقواعد البيانات ونظم المعلومات في مجال السلامة المتاحة للطيران المدني الدولي، ويُطلب منه إعادة النظر في طبيعة ونطاق بيانات ومعلومات السلامة التي سيتم تقاسمها والموافقة عليها، ومن بينها، معايير اختيار بيانات السلامة إلى جانب ضرورة إقامة الشراكات المحددة مع قطاع الصناعة. وبرنامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة هي نظم إدارية لإدارة السلامة، من جانب الدول ومقدمي الخدمات على التوالي. وتعتمد النظم الإدارية على القياس. وعلى هذا النحو، يحتاج برنامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة على حد سواء إلى تدفق مستمر لبيانات السلامة من أجل قياس مدى بلوغ الأنشطة التي تتدرج ضمن إدارة مخاطر السلامة وضمان السلامة، أهدافها. ولن يعمل برنامج الدولة للسلامة ولا نظم إدارة السلامة بدون التدفق المستمر لبيانات السلامة.

الموضوع الفرعي ٢-٤: حماية مصادر معلومات السلامة

يرتبط هذا الموضوع من جدول الأعمال ارتباطاً وثيقاً بالموضوع رقم ٢-٣ من جدول الأعمال المذكور أعلاه. وتوافر بيانات السلامة لا يشكل قضية في مجال الطيران المدني الدولي. والقضية المطروحة هي ضمان تدفق مستمر لبيانات السلامة، من خلال حماية بيانات مصادر السلامة من الاستخدام غير الملائم، كما أنه من الضروري المحافظة على التدفق المستمر لبيانات السلامة لتحقيق تقدم حقيقي في إدارة السلامة في مجال الطيران المدني الدولي. وينبغي أن يكون المنطلق الأساسي هو أن الحماية ينبغي أن تكون على مستوى يتناسب مع طبيعة البيانات التي يولدها كل مصدر، وألا تتداخل هذه الحماية مع الإدارة والتنفيذ للنظم القانونية للدول. وفي إطار هذا الموضوع من جدول الأعمال، ستناقش مسألة إعادة التركيز على المبادرات القائمة، وسيطلب من المؤتمر الاتفاق على الإجراءات المحددة من جانب الايكاو والدول، وعند الاقتضاء، المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، لمعالجة جميع الجوانب ذات الصلة بحماية مصادر معلومات السلامة.

الموضوع الفرعي ٢-٥: تنفيذ العملية الجديدة لإدارة السلامة

نوقشت لأول مرة مسألة الحاجة إلى إعداد ملحق جديد مخصص لإجراءات السلامة خلال مؤتمر رؤساء الطيران المدني بشأن إستراتيجية عالمية للسلامة الجوية الذي عقد في الايكاو في مارس ٢٠٠٦. وأدت إجراءات المتابعة من جانب المجلس ولجنة الملاحة الجوية إلى استنتاج مفاده أنه في ذلك الوقت لم يكن هناك أساس كاف للايكاو لتبرير إعداد ملحق جديد مخصص لإجراءات السلامة. وتوفر التطورات الأخيرة التي شهدتها الايكاو والدول وقطاع الصناعة في الأنشطة المتعلقة بإدارة السلامة والموجهة نحو الأداء أسباباً معقولة لدراسة مسألة إعادة النظر في الحاجة إلى إعداد ملحق جديد مخصص لإجراءات السلامة، والذي اقترحه أصلاً مؤتمر رؤساء الطيران المدني عام ٢٠٠٦. وفي إطار هذا الموضوع من جدول الأعمال، سيتم عرض أنشطة الايكاو الداخلية الأولية، وسيكتشف المؤتمر إعداد ملحق جديد لإدارة السلامة على أن يشكل إطار الايكاو لبرنامج الدولة للسلامة المضمون الأساسي له.

الموضوع ٣: مسائل السلامة الأخرى

الموضوع الفرعي ٣-١: مواءمة القواعد والعمليات لمعالجة مسائل السلامة الأخرى

سيطلب من المؤتمر أن يلتزم بتنفيذ إجراءات للحد من الشروط المفروضة على حاملي التراخيص للائتمثال لمجموعات متعددة من مقتضيات شبيهة ولكنها مختلفة فيما بينها وفقاً لقواعد التراخيص المتعددة القائمة، مما سيقال من العبء الإداري والمالي لحاملي التراخيص، مثل مؤسسات الصيانة المعتمدة، وحاملي تراخيص الطرز، ومؤسسات التدريب المعتمدة، مع معالجة الآثار المحتمل انعكاسها على السلامة الناشئة عن هذا العبء.

الموضوع الفرعي ٣-٢: مبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة

سيتناول المؤتمر في إطار هذا الموضوع القضايا الناشئة عن الحوادث الأخيرة. وسيشمل هذا التحسين عمليات البحث والإنقاذ، والتدريب، واستعادة بيانات الحادث عندما تقع الحوادث في عرض البحر أو في المناطق الأخرى النائية أو الوعرة. وستتناول المؤتمر أيضاً إجراء تحسينات على الممارسات والإجراءات الحالية المرتبطة بالقوائم المرجعية لمقصورة القيادة وتشكيل الطائرة بوصفها العناصر المتكاملة في مجال إدارة السلامة.

الموضوع الفرعي ٣-٣: أي مسائل أخرى متعلقة بالسلامة

سيتناول هذا الموضوع أي بنود أخرى حسب ما تقتضيه الضرورة في ضوء الخبرات التشغيلية الأخيرة.

برنامج العمل

الجلسة	التوقيت	الاثنين ٢٩ مارس ٢٠١٠	الثلاثاء ٣٠ مارس ٢٠١٠	الأربعاء ٣١ مارس ٢٠١٠	الخميس ١ أبريل ٢٠١٠
١	٩,٣٠ إلى ١٠,٤٥	ندوة قبل المؤتمر ١- عرض الايكاف حول نظام إدارة السلامة وبرنامج الدولة للسلامة ٢- عرض الايكاف حول نهج الرصد المتواصل ٣- تجارب الدول مع نظام إدارة السلامة وبرنامج الدولة للسلامة مقدم العرض: يعلن عنه لاحقاً	٢- نحو الإدارة الاستباقية للسلامة ١-٢ إدارة مرحلة الانتقال إلى برنامج الدولة للسلامة	٥-٢ تطبيق عملية جديدة فيما يتصل بإدارة السلامة	• إقرار الاستنتاجات والتوصيات
الساعة ١٠,٤٥ إلى ١١,١٥ استراحة لتناول القهوة					
٢	١١,١٥ إلى ١٢,٣٠	٤- تجارب الدول مع نظام إدارة السلامة وبرنامج الدولة للسلامة مقدم العرض: يعلن عنه لاحقاً ٥- تجارب الدول مع نظام إدارة السلامة وبرنامج الدولة للسلامة مقدم العرض: يعلن عنه لاحقاً ٦- تجارب الدول مع نظام إدارة السلامة وبرنامج الدولة للسلامة مقدم العرض: يعلن عنه لاحقاً	٢-٢ العلاقة بين برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المتواصل	٣- قضايا أخرى بشأن السلامة ١-٣ تنسيق القواعد والإجراءات لمعالجة قضايا أخرى بشأن السلامة	• إقرار الاستنتاجات والتوصيات (تابع) • أي مسائل أخرى • اختتام المؤتمر
الساعة ١٢,٣٠ إلى ١٤,٠٠ استراحة الغداء					
٣	١٤,٠٠ إلى ١٥,١٥	المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠ • الافتتاح الرسمي	٣-٢ تبادل المعلومات الخاصة بالسلامة	٢-٣ مبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة	
الساعة ١٥,١٥ إلى ١٥,٤٥ استراحة لتناول القهوة					
٤	١٥,٤٥ إلى ١٧,٠٠	- عرض عن حالة السلامة الجوية في العالم ١- الأسس اللازمة للسلامة الجوية في العالم ١-١ إطار السلامة في الايكاف ٢-١ تطور عملية تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي تنفذها الايكاف	٤-٢ حماية مصادر معلومات السلامة	٣-٣ قضايا أخرى بشأن السلامة	
	برنامج المساء ٢٠,٠٠ إلى ١٨,٠٠	حفل استقبال			

موجز المناقشات

افتتاح المؤتمر

- ١- أعلن السيد روبرتو كوبيه غونزاليس، رئيس مجلس الايكاو، بوصفه الرئيس بالنيابة، افتتاح المؤتمر.
- ٢- أوضح الرئيس أن مندوبين من ١١٠ دول متعاقدة ومراقبين يمثلون ٢٨ منظمة دولية تسجلوا حتى الآن للمؤتمر، وبذلك أصبح عدد المشاركين الإجمالي ٤٣٠ مشاركاً.

تقديم مسؤولي الأمانة العامة للايكاو

- ٣- قدمت السيدة نانسي غراهام، مديرة إدارة الملاحة الجوية، الأمين العام، السيد ريمون بنجامان، ومديري الأمانة العامة الآخرين والمديرين الإقليميين ومسؤولي الأمانة العامة للايكاو الذين سيساعدون في مداوات المؤتمر.

انتخاب رئيس المؤتمر

- ٤- بناء على اقتراح رئيس وفد استراليا، الذي ثناه رئيس وفد الكامرون، تم انتخاب السيد رادو ميرسيا بيرسيانو رئيساً للمؤتمر بالترحيب العام.
- ٥- بناء على اقتراح رئيس وفد الإمارات العربية المتحدة، الذي ثناه رئيس وفد البرازيل، تم انتخاب الدكتور هارولد أولوسيغون ديمورين نائباً لرئيس المؤتمر بالترحيب العام.

اعتماد جدول الأعمال والموافقة على برنامج العمل

- ٦- اعتمد المؤتمر جدول الأعمال المقترح في المرفق (أ) بورقة العمل HLSC 2010-WP/1 Revised.
- ٧- وبناء على ذلك وافق المؤتمر على برنامج العمل الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل HLSC 2010-WP/1 Revised. وجرت الإحاطة علماً على النحو الواجب بقواعد تيسير المؤتمر المقترحة في المرفق (ج) بالورقة.

عرض حالة سلامة الطيران العالمي من جانب مديرة إدارة الملاحة الجوية

- ٨- بناء على طلب الرئيس، قدمت مديرة إدارة الملاحة الجوية عرضاً لحالة سلامة الطيران العالمي بالنيابة عن الايكاو. وخلال العرض (المتاح بموقع المؤتمر على الانترنت) دعت المديرة المؤتمر إلى ما يلي:
 - تقديم إرشادات لتطور نهج الرصد المستمر.
 - المساعدة في الانتقال إلى بيئة لإدارة السلامة.
 - إسداء المشورة المطلوبة لإتاحة التبادل الحر لمعلومات السلامة.
 - النظر في بدائل من أجل الدول التي على مستويات مختلفة من النضج في مجال السلامة.

الموضوع ١:

أسس سلامة الطيران العالمي

الموضوع الفرعي ١-١: إطار الايكاو للسلامة

HLSC 2010-WPs/2, 16 and 45

HLSC 2010-IP/22

٩- تم تقديم ورقة العمل HLSC 2010-WP/2 المعنونة "إطار الايكاو للسلامة" لينظر فيها المؤتمر. وعولج الموضوع أيضا في ورقتي عمل (WPs/16 and 45) مقدمتين من: اسبانيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، ومن الدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية والمجلس الدولي لطيران الأعمال، على التوالي. وربطت بهذا الموضوع الفرعي أيضا ورقة معلومات، IP/22، قدمها المجلس الدولي للمطارات.

١٠- جرت الإحاطة علما بأن ورقة العمل WP/2 قدمت العمليات التنظيمية المنقحة التي تعدها الايكاو لإدارة السلامة واستدامة الطيران المدني الدولي. وفي المناقشة التي أعقبت ذلك، أبدى المندوبون تأييدا واسع النطاق لانتقال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية صوب نهج الرصد المستمر واستمرار تنفيذ برامج الدول للسلامة ونظم إدارة السلامة ووضع نظام عالمي لتبادل معلومات السلامة وإنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة وإنشاء فرق إقليمية لسلامة الطيران.

١١- رحب المندوبون بالانتقال إلى اتخاذ القرارات القائم على البيانات ولكنهم لاحظوا أن المعلومات التي توفرها الايكاو عن طريق تنفيذ برامج الدول للسلامة ستكون بالغة الأهمية وأن خطة سلامة الطيران العالمي بما في ذلك مبادراتها للسلامة العالمية ستحتاج لاستعراضها وتقييمها لدعم تلك الحاجة. وجرى أيضا التأكيد على أنه ينبغي أن تكون الأولويات الأولى لتدابير موضع عناية عالمية أكثر من كونها موضع عناية إقليمية.

١٢- ربط مندوب بين ورقتي العمل WP/2 و WP/16 بصدد إنشاء نظام عالمي لتبادل معلومات السلامة، فأشار إلى الصعوبة في تحليل بيانات الحوادث/الوقائع الخام على مستوى عالمي. وأشار إلى أنه سيكون من الأكثر واقعية إذا كان تحليل البيانات الخام داخل نطاق مؤسسات الدولة وأن تجمع الايكاو من الدول المعلومات الناتجة عن تحليل مثل هذه البيانات.

١٣- وبروح تبادل المعلومات، أعرب المندوبون عن تأييدهم للحاجة إلى شفافية المعلومات لجمهور المسافرين، واعتبر هذا تجديدا لل غاية من جانب الايكاو ومستجيبا لحاجة أخلاقية لإنشاء مثل هذا النظام العام.

١٤- لوحظ خلال المناقشة أن ثمة حاجة لدمج إستراتيجية سلامة طيران الأعمال وخطة سلامة الطيران العالمي وبرامج الدول للسلامة نظرا لأن مبادرات سلامة طيران الأعمال متوائمة مع مفاهيم إطار السلامة المقترح. ولإدراج بيانات طيران الأعمال، دعا المندوبون للاعتراف بأنواع المختلفة من الطيران وأنه يتعين مراعاة السمات الخاصة ولكن طيران الأعمال على وجه الخصوص لديه نظم ناضجة قادرة على الإسهام في عمليات تحليل السلامة العالمية.

١٥- لاحظ الرئيس، أثناء تلخيصه للمناقشة، التأييد الإجمالي لإطار الايكاو للسلامة مع التركيز على أعلى مستوى لمعلومات السلامة والتأييد الأولي لإعداد ملحق جديد مخصص لعمليات السلامة، من المقرر مناقشته في إطار الموضوع الفرعي ٢-٥.

الموضوع الفرعي ١-٢: تطور عملية التدقيق في مراقبة السلامة بواسطة الايكاو
HLSC 2010-WPs/3, 18, 28, 55, 61 Revised, 76 Revised

١٦- عُرضت ورقة العمل رقم HLSC 2010-WP/3 بعنوان "نتائج تدقيق نهج النظم الشامل التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتطور البرنامج إلى ما بعد عام ٢٠١٠ باستخدام نهج الرصد المستمر" كي تعرض على نظر المؤتمر. وجرى تناول هذا الموضوع أيضا في ورقة العمل رقم WP/18 المقدمة من إسبانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، ومن الدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، واليوروكونترول، وورقة العمل رقم WP/28 المقدمة من أستراليا، وورقة العمل رقم WP/55 المقدمة من البرازيل، وورقة العمل رقم WP/61 المقدمة من اللجنة الإفريقية للطيران المدني (الأفكاك) وورقة العمل رقم WP/76 المنقحة المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا).

١٧- وكان هناك إقرار بأن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، كان بمثابة إنجاز هام في مجال السلامة الجوية، وأتاح تدابير تساعد على تقييم قدرات الدول في مجال المراقبة وتحديد مجالات تحسينها. وفي حين حظي تنفيذ نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بتأييد كامل، أعربت عدة وفود عن قلقها من أن الفترة الانتقالية التي تستغرق سنتين وتوخنها الايكاو قد لا تتيح للدول الوقت الكافي لإعداد فترة انتقالية أطول وتقديم طلب بالحصول عليها. غير أن وفود أخرى رأت أنه لا ينبغي تمديد الفترة الانتقالية باستمرار لأن من شأن ذلك أن يؤثر على منافع السلامة وأوجه الكفاءة التي يقدمها نهج الرصد المستمر. وأوضحت بعض الوفود أنه طالما تتيح الفترة الانتقالية مرونة فيما يخص قدرات الدول على تنفيذ نهج الرصد المستمر، ينبغي إقرار الفترة المتمثلة في سنتين. وقيل أيضا إنه ينبغي تزويد مجلس الايكاو بتقارير مرحلية عن تطور نهج الرصد المستمر والبت فيما إذا من الضروري تمديد الفترة الانتقالية.

١٨- وفي معرض الرد على هذه التعليقات والشواغل، تم التوضيح أن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية جمع قدرا هائلا من البيانات خلال تنفيذ عمليات التدقيق في إطار النهج التجميعي الشامل. وتمثل الأثر بالنسبة للدول في تقديم بيانات في تحديث الصيغة الحالية لاستبيان نشاط الدولة في مجال الطيران وخطط الأعمال التصحيحية، وتعيين منسق وطني معني بالرصد المستمر. وأشار إلى أن المعلومات المقدمة من برامج الدول للسلامة غير ضرورية للأداء الوظيفي لنهج الرصد المستمر، غير أنه يمكن استخدامها في تقديم استعراض أكمل عن قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة. وجرى التشديد على أنه في إطار نهج الرصد المستمر، سيجري تكييف الأنشطة مع كل دولة من الدول وفقا لاحتياجات كل دولة، مع الاستفادة من المعلومات المجمعة خلال عمليات التدقيق التي جرت سابقا في إطار النهج التجميعي الشامل، ومن ثم استخدام موارد الايكاو والدول على نحو أفضل. وتم التوضيح أيضا أنه خلال الفترة الانتقالية، سيقوم البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة ببعثات الاعتماد المنسقة للايكاو بغرض التحقق من التقدم المحرز نحو تنفيذ خطط الأعمال التصحيحية وسيجري صياغة مجموعة واسعة من استراتيجيات التدخل التي أعدت حسب الطلب لمعالجة الأوضاع المحددة في الدول. وستستأنف عمليات التدقيق في إطار النهج التجميعي الشامل بعد الفترة الانتقالية، كلما دعت الضرورة لذلك، وأن مبدأ الشفافية المنطبق حاليا في إطار نهج النظم الشامل التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية سيستمر تطبقه في إطار نهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

١٩- ورحبت الوفود بالتوضيحات المقدمة، ودعت إلى اتباع نهج حذر ومستنير ومرن. وجرى في هذا الصدد التشديد على الحاجة إلى إعداد مواد إرشادية واضحة تتعلق بنهج الرصد المستمر بجميع اللغات الرسمية، وكذلك ضرورة تقديم الايكاو معلومات إضافية وأكثر تفصيلا تمكن الدول من الحصول بتقييم الاحتياجات من الموارد البشرية والمالية في المستقبل.

٢٠- وأعرب البعض عن دعمه للفكرة التي مفادها أنه في إطار نهج الرصد المستمر، قد تتطلب الترتيبات الحالية الخاصة بتعيين أكثر من منسق وطني معني بالرصد المستمر. كما أعربت الوفود عن دعمها للشراكات والمبادرات الإقليمية في مجال السلامة مثل مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران.

وأحيط علماً بوجود برامج صناعية لرصد السلامة، وكذلك إمكانية حصول الدول على هذه البرامج دعماً لجهودها المبذولة لتحقيق السلامة.

٢١- ولاحظ الرئيس في معرض تلخيص المناقشات الدعم الإجماعي الذي حظي به نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وإذ أشار الرئيس إلى الشواغل المعبر عنها إزاء الفترة الزمنية المخصصة للفترة الانتقالية، أوضح أن التقارير المرحلية المعتادة ستعرض على المجلس. وسيناح الوقت الإضافي لإتمام الفترة الانتقالية إذا ما دعت الضرورة لذلك. وأكد الرئيس أنه سيؤخذ في الاعتبار معلومات السلامة المجمعة من المنظمات الإقليمية والدولية في إطار نهج الرصد المستمر وأن الإجراءات المتخذة ستساعد على تعيين أكثر من منسق وطني واحد معني بالرصد المستمر عند الضرورة. وأكد الرئيس، في معرض إشارته إلى التعليقات التي تفيد بضرورة طلب الدول معلومات إضافية عن الفترة الانتقالية، أن الايكاو ستزوّد الدول بمعلومات مفصلة عن الخطة الانتقالية في إطار نهج الرصد المستمر وذلك قبل الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية المزمع عقدها في سبتمبر/أكتوبر ٢٠١٠.

الموضوع ٢: صوب الإدارة الاستباقية للسلامة
الموضوع الفرعي ٢-١: إدارة الانتقال إلى تنفيذ بيئة برنامج الدولة للسلامة
HLSC 2010-WPs/4, 14, 19, 46, 48, 51, 56, 59, 63, 64 and 68
IPs/2, 3 Revised, 5, 6, 8, 10 Revised, 13 and 18

٢٢- عرضت على المؤتمر ورقة العمل HLSC 2010-WP/4 بعنوان "إدارة الانتقال إلى تنفيذ بيئة برنامج الدولة للسلامة". وتمت معالجة الموضوع أيضا في عشر ورقات عمل (WPs/14, 19, 46, 48, 51, 56, 59, 63, 64 and 68) قدمتها على التوالي كل من الصين، واسبانيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)؛ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)؛ والصين؛ وشيلي؛ والبرازيل؛ ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)؛ واليابان؛ وكندا؛ وجمهورية كوريا. وقدمت أيضا ثماني ورقات معلومات متعلقة بالموضوع (IPs/2, 3 Revised, 5, 6, 8, 10 Revised, 13 and 18)، على التوالي من قبل كولومبيا، واسبانيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني واليوروكنترول، والولايات المتحدة؛ وأستراليا؛ ووكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران - مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (ACSA-COCESNA)؛ واندونيسيا؛ والأمانة العامة للايكاو.

٢٣- وأبدى المندوبون تأييدا عاما لسلسلة الأنشطة المقترحة في الفقرة ٤-٢ من ورقة العمل WP/4 المتعلقة بالنهج المرحلي لإدارة الانتقال إلى تنفيذ بيئة برنامج الدولة للسلامة. وعبر المندوبون عن فهمهم بأن مثل هذا الانتقال يتطلب بأن يتم استكمال النهج التوجيهي النظامي التقليدي بنهج قائم على أساس الأداء. وشدد أحد المندوبين على أن برنامج الدولة للسلامة يدخل تعديلات كبيرة على الممارسات الحالية بالنسبة لكيفية اضطلاع الدول بمسؤولياتها، خاصة فيما يتعلق بوضع تشريعات وطنية لإدارة السلامة ومؤشرات أداء السلامة. وأعرب مندوب آخر عن القلق بالنسبة للصعوبات التي تواجهها الدول ومقدمي الخدمات في تطوير مؤشرات أداء السلامة، وأن هذه المؤشرات ينبغي أن تتناول اهتمامات السلامة الخاصة بها. واقترح في هذا الصدد أنه ينبغي على الايكاو أن تعمل مع الدول على الصعيدين الوطني والإقليمي من أجل الوصول إلى منهجية مشتركة لتطوير مؤشرات أداء السلامة.

٢٤- وأشار عدد من المندوبين، في سياق المناقشة إلى المشاكل العائدة للسلامة التي تواجهها دولهم في تنفيذ برامج الدولة للسلامة لديهم. وتناول أحد المندوبين التحديات التي تواجه إقامة نظام فعال للإبلاغ عن السلامة ونوّه بأهمية وجود السياسة اللازمة لدعم تنفيذ هذا النظام. وجرى الإقرار عموماً بأنه من أجل جمع البيانات، ينبغي إقامة ثقافة إبلاغ منفتحة. وأعرب المندوبون أيضا عن الحاجة إلى مواد إرشادية مفصلة فيما يتعلق بتطوير مستوى سلامة مقبول، حيث أن ذلك يتطلب قدراً كبيراً من المعلومات السلامة.

٢٥- وأشار مندوب إلى التحديات الخاصة الناشئة عن وجود شخص واحد أو أكثر مسؤولين عن برنامج الدولة للسلامة في بيئة لامركزية، وكذلك العلاقة الثنائية بين دوري الدول كواضعة للأنظمة ومزوّد للخدمات. وطلب من الايكاو تقديم المزيد من التحليلات في هذا الصدد.

٢٦- وكان هناك اتفاق عام على اعتماد النهج المرحلي لتنفيذ برنامج الدولة للسلامة، خاصة لناعية أنه يمكن أن يمثل تحدياً لبعض الدول بالنظر إلى الأعباء التي تترتب عليه. ومن جهة ثانية، تم الإقرار بما لتبادل الخبرات والدروس المستفادة بين الدول من قيمة في تنفيذ برامج الدولة للسلامة لديها.

٢٧- وطلب إلى الايكاو في هذا الصدد، إبراز الدور الريادي الذي تتولاه في تبادل المعلومات المتاحة بشأن تنفيذ نظم إدارة السلامة وبرنامج الدولة للسلامة، والقيام إن أمكن بتشكيل فريق لدراسة وضع مواد إرشادية لتنفيذ برنامج الدولة للسلامة. وطلب من الايكاو أيضاً، حيثما أمكن، تطوير استخدام الهيئات الإقليمية لرصد التقدم المحرز في تنفيذ برامج الدولة للسلامة في تلك المناطق.

٢٨- وأوجز رئيس المؤتمر وجهات النظر وقال إن الدول تتطلب انتقالاً مرحلياً إلى تنفيذ برنامج الدولة للسلامة، وأقر بأهمية الاستفادة من أفضل الممارسات والقواعد القياسية من جانب الصناعة في استحداث منهجية لتطوير مؤشرات واقعية لأداء السلامة، ومستوى سلامة مقبولاً فيما يتعلق ببرنامج الدولة للسلامة. وأشار أيضاً إلى الحاجة لتطوير المزيد من الأدوات والمواد التوجيهية، وإلى تبادل الخبرات والدروس المستفادة على صعيد الأفراد والصعيد الإقليمي في تطوير وتنفيذ برنامج الدولة للسلامة.

الموضوع الفرعي ٢-٢: العلاقة بين برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر

HLSC 2010-WPs/5, 31, 37

٢٩- قدمت ورقة العمل HLSC 2010-WP/5 المعنونة "العلاقة بين برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر" لكي ينظر فيها المؤتمر. ولقد تم تناول الموضوع أيضاً في ورقتي العمل WPs/31 and 37 اللتين قدمتهما الولايات المتحدة.

٣٠- وفي أثناء المناقشات، أحيط علماً بالعلاقة المفيدة بشكل متبادل بين برامج الدول للسلامة ونهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، ولاسيما أن معلومات السلامة المستقاة من أحدهما قد تعزز الآخر. وجرت الإشارة إلى أن عملية تقييم نظام الدولة لمراقبة السلامة في إطار نهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ينبغي أن تشمل أدوات لقياس ما إذا كانت الآليات الفعالة لمراقبة المخاطر والأخطار قائمة لتيسير صنع القرار بشكل منتظم في مجال إدارة السلامة. وهناك دعم للأعمال التي تقوم بها مجموعة التعاون الدولي لإدارة السلامة من أجل وضع إطار يشكل أساساً للمضي في وضع منهجية لتحديد مؤشرات أداء السلامة.

٣١- وعند تقديم رئيس المؤتمر لموجز للآراء المعرب عنها، فقد أكد على أن التنفيذ الفعال لبرنامج الدولة للسلامة سيقضي تدفقاً ثابتاً لمعلومات السلامة من أجل دعم إدارة وتقييم مخاطر السلامة. وحث رئيس المؤتمر الدول على التعهد بدعم برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر في أثناء تطورها وتحسّنها على مر الزمن. وعلاوة على ذلك فقد أكد رئيس المؤتمر الآراء المعرب عنها والقائلة بأن تبادل المعلومات المتأنية نتيجة برامج الدول للسلامة ونهج الرصد المستمر ستقتضي مجموعة من المقاييس المشتركة للسلامة وأن تبادل معلومات السلامة سيعزز هذه البرامج المترابطة والداعمة لبعضها البعض.

الموضوع الفرعي ٢-٣: تبادل معلومات السلامة

HLSC 2010-WPs/6, 12, 20 Revised, 21, 29, 41,

47 Revised, 50, 62 Revised, 74 and 78 Revised

HLSC 2010-IPs/7, 21 Revised

٣٢- عُرضت ورقة العمل رقم HLSC 2010-WP/6 بعنوان "اقترح بشأن تقاسم المعلومات عن السلامة"، وورقة العمل رقم WP/12 بعنوان "تحسين سياسات الايكاو في مجال الشفافية: تبادل المعلومات واستخدامها على نحو يتسم بالشفافية

والاتساق والعدالة"، على نظر المؤتمر. وجرى تناول هذين الموضوعين أيضا في ورقتي العمل رقم WP/20 ورقم WP/21، المقدمتين من إسبانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، ومن الدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، واليوروكونترول، وورقة العمل رقم WP/29 المقدمة من أستراليا، وورقة العمل رقم WP/41 المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، وورقة العمل رقم WP/50 المقدمة من اليابان؛ وورقة العمل رقم WP/74 المقدمة من سنغافورة؛ وورقة العمل رقم WP/62 المقدمة من اللجنة الإفريقية للطيران المدني (الأفكك) بالنيابة عن الدول الإفريقية؛ وورقة العمل رقم WP/47 المقدمة من المجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطارين؛ وورقة العمل رقم WP/78 المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا). كما ترتبط ورقتنا معلومات، وهي ورقة المعلومات رقم IP/7 المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية وورقة المعلومات رقم IP/21 المقدمة من نيوزيلندا بالموضوع ٢-٣.

٣٣- تضمنت ورقات العمل وجهة نظر شاطرها جميع المتحدثين وهي الأهمية الحاسمة لتبادل المعلومات عن السلامة وشفافيتها. ومن المواضيع التي تكرر ذكرها في ورقات عمل عديدة الحاجة إلى التدفق الحر للمعلومات الذي يمكن استخدامه لتقييم مخاطر السلامة الجوية وبلورة حلول ملائمة. وكان هناك إقرار بأن تحليل البيانات يتطلب استخدام مقاييس مشتركة ولقيت فكرة قيام الايكاو بإنشاء فريق خبراء لإعداد هذه المقاييس تأييداً قويا. كما جرى تسليط الضوء على وضع تصنيف مشترك. وأثيرت نقطة أخرى مفادها أنه من الصعب على الايكاو إدارة كميات هائلة من البيانات التي تُجمع بواسطة برامج الدول للسلامة.

٣٤- وكان هناك عامل حساس فيما يتعلق بتبادل المعلومات يتمثل في ضرورة وجود فهم واضح لكيفية توزيع المعلومات والجهة التي ينبغي أن تتسلمها وكذلك كيفية استخدام هذه المعلومات. وأقرت الجوانب القانونية لتبادل المعلومات على أنها تشكل مجالا آخر من المجالات التي يتعين بحثها. وجرى الإعراب عن تأييد مفهوم إعداد إطار خاص بجمع وتوزيع المعلومات، الوارد في ورقة العمل رقم WP/29، وكذلك إعداد مدونة سلوك تتيح إرشادات عن التبادل السليم للمعلومات بصورة منصفة وعادلة نحو تحقيق الهدف النهائي للسلامة، الوارد في ورقة العمل WP/62. وحظيت فكرة إعداد مدونة سلوك بالدعم.

٣٥- وتمثل أحد الاعتبارات الرئيسية فيما يخص استخدام معلومات السلامة بشكل شفاف في أنه لا ينبغي استخدامها لأغراض غير مقبولة بما فيها لغرض الحصول على مزايا اقتصادية تتنافى، على سبيل التذكير، مع المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو. وأعرب البعض عن شواغل إزاء اقتراح ورد في ورقة العمل رقم WP/12 يقضي بربط إصدار أحرف النداء الثلاثة بظروف السلامة السائدة في دولة من الدول لأن ذلك يعتبر إجراء غير مقبول؛ ولم يتمكن المؤتمر من التوصل إلى استنتاج بشأن هذا الاقتراح المقدم.

٣٦- وجرى التشديد على أهمية تقديم المساعدة إلى الدول التي لديها صعوبات في مجال السلامة واعتبر البعض أن مشاريع التعاون الفني التي تقدمها الدول والمنظمات تترك أثارا إيجابية.

٣٧- وأبرز الرئيس في معرض تلخيصه للمناقشة النقاط الرئيسية التي أوضحت ما يلي:

- (أ) أنه ينبغي للايكاو أن تنسق إدماج معلومات السلامة المقدمة من المجتمع الدولي وتوزيع المعلومات المتعلقة بالسلامة، حسبما يكون مناسباً؛
- (ب) أنه ينبغي للايكاو أن تشكل فريق خبراء يعالج مسألة تحديد ومواءمة مقاييس السلامة، وما يتصل بها من متطلبات البيانات وعمليات التحليل؛
- (ج) أنه ينبغي للايكاو، والدول وجميع الجهات المعنية أن تتأكد من أن التدابير التي تتخذها لتحسين مستوى السلامة، بما في ذلك تلك المرتبطة بالمشغلين الأجانب تستند إلى مؤشرات السلامة المتسقة؛
- (د) أنه ينبغي للايكاو أن تعدّ مدونة سلوك بشأن تبادل معلومات السلامة بما يكفل استخدام هذه المعلومات من أجل تحسين سلامة الطيران فقط وليس لأغراض غير مقبولة، بما فيها لغرض تحقيق مكاسب اقتصادية؛

هـ) أنه ينبغي للايكوا أن تقيّم التدابير اللازمة لزيادة الشفافية بما في ذلك كيفية:

- ١) تبادل الشواغل البارزة في مجال السلامة مع الجهات المعنية من قبيل المنظمات الدولية، والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة، والمشغلين، والمطارات ومقدمي الخدمات؛
- ٢) تبادل المعلومات عن الشواغل البارزة في مجال السلامة في نهاية المطاف مع الجمهور في شكل يمكنه من اتخاذ قرار مستنير بشأن سلامة النقل الجوي.

الموضوع الفرعي ٢-٤: حماية مصادر معلومات السلامة

HLSC 2010-WPs/7, 22, 30 Revised, 44, 58, 66, 72, 77 Revised and 79 IP/21 Revised

٣٨- عرضت ورقة العمل HLSC 2010-WP/7 التي تحمل عنوان "تعزيز السلامة من خلال حماية معلومات السلامة الحرجة" على نظر المؤتمر. كما نوقشت أيضا ورقات عمل متصلة بالموضوع WPs/22, 30 Revised, 44, 58, 66, 72, 77 Revised and 79 مقدمة من إسبانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أخرى أعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ واستراليا؛ والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)؛ ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)؛ والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)؛ وسنغافورة؛ واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)؛ والولايات المتحدة. وقدمت نيوزيلندا ورقة معلومات واحدة IP/21 Revised مرتبطة بهذا الموضوع من جدول الأعمال.

٣٩- فيما يتعلق بأهمية المعلومات في نطاق بيئة أداء السلامة، أعرب المندوبون عن الحاجة إلى الثقة في حماية بيانات السلامة من الاستخدام غير المناسب من قبل منظمات الطيران، والتفريق حيثما وأينما تحتاج بيانات السلامة / معلومات السلامة / استخبارات السلامة إلى حماية من سوء الاستعمال. ومن أجل إقامة تدفق حر للمعلومات لأغراض التحليل، أقر المندوبون بضرورة تطوير أفضل الممارسات لحماية المعلومات. وأنه من المتوقع توفير الحماية للبيانات الطوعية، وأن تتناسب الحماية مع البيانات المبلّغة، ولكنه أمر أساسي أن تتوفر الشفافية في تحليل البيانات. واقترح أيضا متابعة التوصيات الناتجة عن التحقيقات في الحوادث والوقائع وأن يتم رصد وتأكيد فعالية تنفيذها.

٤٠- ودعا المندوبون إلى مراجعة أحكام الفقرة ٥-١-٢ من الملحق ١٣ والمرفق هـ) لناحيتي النطاق والاتساق، مع توقع ترفيع بعض عناصر المرفق هـ) إلى منزلة القواعد والتوصيات الدولية. وأشار المندوبون إلى أن آليات الحماية تحتاج إلى تحديث واقترحوا أن المبادئ المذكورة في ورقة المعلومات IP/21 يمكن أن تكون مناسبة. وأشار مندوبون آخرون إلى أنه من المهم البناء على أساس العمل السابق في النظر إلى أفضل الممارسات بالنسبة لحماية البيانات والمعلومات. وفي معرض الإشارة إلى الحاجة لمساهمة كبيرة من جانب القطاع القضائي، دعا أحد المندوبين إلى التعاون بين السلطات القضائية وسلطات السلامة والى تنظيم ورشة عمل إقليمية للمساعدة في تطوير هذه الإرشادات. وشدد مندوب آخر على وجوب احترام المتطلبات القضائية من قبل مجتمع الطيران وأيد مشاركة السلطة القضائية في المداولات.

٤١- وطالبت ورقة العمل WP/7 بإنشاء فريق متعدد الاختصاصات، وساندها ورقات عمل حول الموضوع التي قدمت أيضا إرشادات هامة بشأن فريق العمل المذكور. وساند إنشاء فريق العمل أيضا العديد من المندوبين أثناء مداخلتهم من القاعة. وفي مجال دعمهم للورقة WP/7، أشار المندوبون إلى وجوب الإبقاء على المساعلة وأنه لا يجب عرقلة سلطة القانون. وأشار أحد المندوبين إلى صعوبة ترشيد ثقافة عادلة مع عملية العدالة المدنية وطلب أن يؤخذ هذا الجانب في الاعتبار في أثناء مداولات الفريق المتعدد الاختصاصات. وفيما يتعلق بورقتي العمل WP/6 و WP/7، والتداخل بين المهام المتوخاة في الفقرة د) من ورقة العمل WP/6 وبالفرقتين ب) و ج) من ورقة العمل WP/7، اقترح مندوب آخر أنه يمكن

الاضطلاع بهذه المهام بصورة أكثر فعالية بواسطة فريق خبراء واحد متعدد التخصصات. ولقد أقر بأن طبيعة هذا العمل مختلفة بشكل متميز عن تحديد وتنسيق مقاييس السلامة، وعمليات التحليل، ومتطلبات البيانات ذات الصلة، والتي ينبغي بالطبع تناولها بواسطة فريق مستقل. وطلب نفس المندوب أن تكون اختصاصات الفريق واضحة وشاملة، وأن تحدد عضويته بشكل مناسب وأن توزع هذه المعلومات على الدول في الوقت المناسب. واقترح مندوب آخر أن تضاف المفاهيم الواردة في ورقة العمل WP/44 كتمهيد سبيل والمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/58 إلى اختصاصات فريق العمل.

٤٢- وأوجز رئيس المؤتمر المناقشات قائلاً أن حماية المعلومات لجميع المصادر المتاحة لبيانات السلامة من سوء الاستعمال هو أمر أساسي لضمان استمرار وجودها، وأن معلومات السلامة هذه ينبغي أن تستخدم لأغراض السلامة فقط، بما في ذلك تحديد أولويات التعاون الفني. وأعرب عن دعمه الكامل لتشكيل فريق عمل متعدد الاختصاصات، وأنه لدى وضع اختصاصاته، ينبغي للايكافو أن تأخذ في الاعتبار الأفكار التي تضمنتها أوراق العمل حول هذا البند من جدول الأعمال وما تبع ذلك من مناقشات. وبالإضافة إلى ذلك، ستطلب الأمانة العامة إلى الدول تخويلها استعراض تشكيل الفرق العاملة التي ستظهر كمقترحات في كتاب منظمة لاحق.

الموضوع الفرعي ٢-٥: تنفيذ العملية الجديدة لإدارة السلامة

HLSC 2010-WPs/8, 17 Revised, 23 Revised, 39 Revised, 52 and 70
HLSC 2010-IPs/1, 19 and 21 Revised

٤٣- قدمت ورقة العمل HLSC 2010-WP/8 المعنونة "مقترح خاص بملحق جديد مخصص لإدارة مسؤوليات السلامة الجوية وإجراءاتها" لكي ينظر فيها المؤتمر. ولقد قدمت أيضاً فيما يتعلق بالموضوع قيد المناقشة ورقتنا العمل WP/17 Revised و WP/23 Revised اللتان قدمتهما إسبانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، ودول أعضاء أخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني وبواسطة المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية. ولقد بحث الموضوع أيضاً في ورقة العمل WP/39 Revised التي قدمتها الولايات المتحدة وورقة العمل WP/52 التي قدمها مجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء وورقة العمل WP/70 التي قدمتها سنغافورة. وبالإضافة إلى ذلك فقد ارتبطت الوثائق IPS/1, 19 and 21 Revised بهذا الموضوع.

٤٤- ولقد توفر دعم بالإجماع لوضع ملحق جديد بالاتفاقية مكرس لعمليات ومسؤوليات إدارة السلامة. ووافق الكثير من الوفود على أن توحيد القواعد والتوصيات الدولية المتصلة بإدارة السلامة سيساعد الدول في وضع برامج الدول المعنية بالسلامة ونظم إدارة السلامة ودعم أطر إدارة السلامة التي تقوم الايكافو بوضعها الآن. ويُرْتَأَى أن يوفر هذا الأمر فرصة لاستعراض وتنسيق الأحكام القائمة لإدارة السلامة وتنسيق توقيت انطباقها. وأشار كذلك إلى أن هذا الاستعراض سيزيل ازدواجية القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملاحق الأخرى وبالتالي سيعمل على تحسين محتويات جميع الملاحق. ولقد ذُكر أن هذا الملحق سيتناول الطبيعة المتكاملة لإدارة السلامة، مما سيعزز نظم مراقبة السلامة من خلال ربطها بنهج الرصد المستمر التابع للايكافو. ولقد أعرب أيضاً عن رأي مفاده أن الملحق لن يؤدي إلى توضيح أحكام برامج الدول المعنية بالسلامة فحسب بل سيعمل على إبرازها على النحو الواجب. وذكر العديد من المندوبين أنه يتعين تناول المسائل المتعلقة بالشفافية وأن الملحق الجديد ينبغي أن يشمل أحكاماً بشأن إدارة المعلومات، ولا سيما كيفية استخدام معلومات السلامة.

٤٥- ولقد ذكر العديد من المندوبين الحاجة إلى أحكام لإدارة السلامة بغية تغطية عمليات الطيران العام التي تنفذ فيها أيضاً مراقبة السلامة في الدول. ولقد أُشير أيضاً إلى أن الأحداث التي تشمل الطيران العام والطائرات الخفيفة تؤثر على مجمل معدل الحوادث. واقترح السعي إلى تحقيق بعض أوجه التآزر من أجل إدارة السلامة للطيران العام والطيران المدني التجاري.

٤٦- ولقد أُثيرت مسألة الإرشادات المتعلقة بدعم الملحق الجديد، ولا سيما أن الإرشادات ينبغي أن توضح العلاقة بين برنامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة وعلاقتها بنهج الرصد المستمر. ولقد اقترح أن تبيين الإرشادات مزايا النظم الإقليمية لإدارة السلامة. وبالإضافة إلى ذلك، فقد اقترح تنقيح الوثيقة Doc 9735 المعنونة " دليل تدقيق مراقبة السلامة الجوية" والمواد ذات الصلة لكي تبيين التحول نحو نهج الرصد المستمر.

٤٧- وأيد الكثير من المندوبين الحاجة إلى مزيد من الشفافية في وضع جميع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. ولقد ارتئي أن تعميم المعلومات بشأن المحتوى الذي وضعت في إطاره التعديل وبشأن التأثير على السلامة وبشأن الآثار المترتبة في التكاليف سيؤدي إلى تحسين الفهم وتيسير التنفيذ والتقليل من الإبلاغ عن الاختلافات. ولقد أُشير إلى أن بعض الدول تشترط إجراء تقييم لحالة السلامة أو للأثر قبل تنفيذ أحكام جديدة. وسيؤدي شرط الايكاو بإجراء تقييم للأثر وتسوية للتعديلات على الملحق إلى دعم هذه العملية دعما كبيرا وتقليص التكاليف التي تتكبدها الدول.

٤٨- وعند تقديم رئيس المؤتمر لموجز المداولات، فقد أشار إلى اعتماد المؤتمر لملحق جديد بشأن إدارة السلامة وهو ملحق سيدعم نظم الدول لمراقبة السلامة وإطار تنظيم إدارة السلامة. وأكد رئيس المؤتمر أن الآراء المعرب عنها في أثناء المناقشة وفي الورقات المقدمة بشأن هذا الموضوع ستؤخذ في الحسبان في أثناء وضع الملحق الجديد. وذكر رئيس المؤتمر أيضا أن الايكاو ينبغي أن تعمل على إضفاء الأولوية على وضع الملحق الجديد. وعلاوة على ذلك فقد اختتم رئيس المؤتمر بيانه قائلا بأن الايكاو ينبغي أن تعمل على زيادة الشفافية المتعلقة بمسوغات وضع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، فضلا عن سهولة استعمال ملحق الايكاو.

الموضوع ٣: مسائل السلامة الأخرى

الموضوع الفرعي ٣-١: مواعمة القواعد والعمليات لمعالجة مسائل السلامة الأخرى
HLSC 2010-WPs/9, 32 Revised, 33, 38, 40, 53, 65 and 73
HLSC 2010-IPs/12, 14 and 17 Revised

٤٩- عُرضت على المؤتمر ورقة العمل HLSC 2010-WP/9 بعنوان "الإقرار والتصديق على الموافقات والتراخيص التي تصدرها الدول الأخرى". وتمت معالجة الموضوع أيضا في سبع ورقات عمل أخرى (WPs/32 Revised,) (33, 38, 40, 53, 65 and 73) مقدمة من كل من الولايات المتحدة، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والنظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة التشغيلية (SRVSOP)، وسنغافورة. وجرى تقديم ثلاث ورقات معلومات ذات صلة بالموضوع HLSC 2010-IPs/12, 14 and 17 Revised من قبل اندونيسيا واللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) بالنيابة عن الدول الأفريقية.

٥٠- وأعرب المندوبون في أثناء المناقشة التي تلت عن دعمهم للمقترح المتضمن في ورقة العمل WP/9 لمواعمة متطلبات ترخيص شهادات المشغلين الجويين، ومتطلبات الموافقة لمنظمات التدريب المعتمدة (ATOs) ومؤسسات الصيانة المعتمدة (AMOs)؛ ولكن أُثيرت مسألة أن المواعمة ينبغي أن تقوم على أساس متطلبات مبنية على بيانات. وأعرب المندوبون أيضا عن تأييدهم لزيادة التعاون الدولي في مجال التصديق على المنتجات والأجزاء المرخصة بين الدول. وحث أحد المندوبين على قيام مواعمة عالمية لمراقبة عمليات الملاحة الجوية (AOC) باستيفاء أحكام الملحق السادس.

٥١- وأعرب مندوبون عديدون عن الموافقة بأن المتطلبات المتعددة تزيد من الأعباء التنظيمية على مؤسسات الصيانة المعتمدة، التي من المحتمل أن تقوم بتحويل الموارد وتؤثر سلبيا على البرامج الحرجة للدول وصناعة الطيران. وذكر هؤلاء المندوبين أن إيفاق الموارد ينبغي أن يكون متناسبا مع القدر الأكبر من الفوائد التي يمكن الحصول عليها. وتم اقتراح وسائل مختلفة لتخفيف الأعباء على مؤسسات الصيانة المعتمدة مثل اتفاقات الاعتراف الثنائية؛ والمراجعات المشتركة والنظامية للحسابات؛ وتبادل معلومات تدقيق مراقبة السلامة فيما يتعلق بمؤسسات الصيانة المعتمدة، التي يمكن أن تكون مفيدة، بالنظر لأن هذه المؤسسات يمكن أن تتوقع التدقيق في أعمالها من قبل دول أجنبية على أساس متكرر.

والمنظمات الإقليمية لتدقيق السلامة هي إحدى الوسائل الأخرى لتحقيق المواءمة على الصعيد العالمي وخفض التكرار في الجهود.

٥٢- واقترح مندوبون أن تركز الأيكاو جهودها الأولية على تنميط نظم تقييم الموافقة على الصيانة التي تقوم بها مؤسسات الصيانة المعتمدة، وطلبوا إلى الأيكاو النظر في جدوى تشكيل فريق دراسة لتحديد الحاجة إلى سلطة تصديق، وتقديم اقتراح يحدد نطاق أنشطة التصديق بالنسبة للمنتجات والأجزاء. وفضلا عن ذلك، تبنى العديد من المندوبين النقاط التي أثيرت في ورقة العمل WP/38 بالنسبة إلى مواءمة متطلبات نظام إدارة السلامة.

٥٣- وشدد عدد من المشاركين على الحاجة إلى قواعد قياسية صلبة ومواد إرشادية لدعم نظام مصادقة الدول والاعتراف بالتراخيص والموافقات وشهادات القبول الصادرة عن دول أخرى. وأشاروا إلى أنه يمكن على المدى القصير لنظام نمطي تضعه الأيكاو لتقييم موافقات الصيانة التي تقوم بها مؤسسات الصيانة المعتمدة، أن يكون مساعدا للدول. وأشار عدد من المندوبين إلى ضرورة بذل العناية الواجبة لكي تعترف الدول وتصادق على التراخيص والموافقات وشهادات القبول الصادرة عن دول أخرى.

٥٤- وفي معرض إيجاز وجهات النظر المتبادلة، أشار الرئيس إلى أن هناك تأييدا إجماعيا تم الإعراب عنه بالنسبة إلى ورقة العمل WP/9 فيما يتعلق بالحاجة لمواءمة القواعد وعملية الموافقة على منظمات الصيانة والتدريب. ويعتبر تبادل المعلومات بين الدول أمرا أساسيا للمحافظة على الثقة ولتسهيل الاعتراف بمؤسسات مراقبة عمليات الملاحة الجوية ومؤسسات الصيانة المعتمدة ومنظمات التدريب المعتمدة لدى الدول الأخرى. وأقر المؤتمر وأعرب عن دعمه لاستخدام مجموعات سلامة الطيران الإقليمية لتخفيض الأعباء الإدارية والمالية على الدول وصناعة الطيران، وللاعتراف بحاملي شهادات الطراز، والصيانة المصادق عليها أو منظمات التدريب، وأوصى بتشكيل مجموعة لتطوير إطار قبول مراقبة عمليات الملاحة الجوية ومؤسسات الصيانة المعتمدة، ومنظمات التدريب المعتمدة، ونظام إدارة السلامة، والمنتجات.

الموضوع ٣-٢: مبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة

HLSC 2010-WPs/10, 13, 15, 24, 25, 26, 43, 57, 69 and 71

٥٥- عُرضت ورقة العمل رقم HLSC 2010-WP/10 بعنوان "مبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة" على نظر المؤتمر. ومن الورقات الأخرى المرتبطة بهذا الموضوع: ورقة العمل WP/13، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة؛ وورقة العمل WP/15، المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة؛ وورقات العمل WPs/24, 25 and 26 المقدمة من إسبانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، ومن الدول الأعضاء الأخرى للمؤتمر الأوروبي للطيران المدني، والبيرو وكولومبيا؛ وورقة العمل WP/43، المقدمة من الولايات المتحدة؛ وورقة العمل WP/57، المقدمة من البرازيل؛ وورقة العمل WP/69، المقدمة من جمهورية كوريا؛ وورقة العمل WP/71، المقدمة من سنغافورة.

٥٦- وعرضت ورقة العمل (WP/10) المقدمة من الأمانة العامة للإيكاو الفحص الأولي لمبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة. وشملت بقية ورقات العمل مجموعة متنوعة من المواضيع ذات الصلة مثل تقديم خدمات البحث والتطوير؛ ومسجلات الصور الجوية؛ ومسجلات بيانات الرحلة واسترجاعها؛ والاتصالات فوق مناطق المحيطات؛ وتطبيق إدارة السلامة على مبادرات مقصورة القيادة؛ وسلامة شركات الطيران الإقليمية وتدريب الطيارين، والإجهاد والكفاءة المهنية.

٥٧- ومن أهم المواضيع التي نوقشت حالة الحوادث التي تقع في أعالي البحار وقد أوضحت إحدى الحوادث الأخيرة الحاجة إلى تحسين مستوى توفير البيانات المسجلة على متن الطائرة، والبحث والإنقاذ وكذلك الاتصالات والاستطلاع. وفيما يخص مسجلات بيانات الرحلة، أُقر بالعمل الذي أنجزته بالفعل الأيكاو وفرنسا ووافق المؤتمر على أنه ينبغي مواصلة العمل مع إيلاء الأولوية القصوى. وأشار إلى الصعوبات وتكاليف عمليات البحث والإنقاذ عند وقوع الحادث على بعد مسافة من الأرض لا سيما عندما يكون تحديد موقع الحادث غير معروف. وجرى التشديد على أهمية التعاون

الإقليمي فيما يخص أنشطة البحث والإنقاذ. كما نوقشت الحاجة إلى تحسين مستوى قدرات المراقبة فوق مناطق المحيطات وأحيط علماً بأن التكنولوجيا والمعدات المتاحة لا تستخدم دائماً إلى أقصى قدر ممكن.

٥٨- واستناداً إلى اقتراح وارد في إحدى ورقات العمل، أشار عدة مشتركين في هذا المؤتمر إلى أهمية سجلات الصور الجوية للتحقيق في الحوادث. وأوضح أحد المندوبين أن ذلك شكل موضوع نقاش على مدى عدة سنوات وأن مسألة حماية البيانات المسجلة شكلت عائقاً.

٥٩- وأثير موضوع مسائل السلامة فيما يتعلق بأنشطة مقصورة القيادة، بما في ذلك الإجراءات التشغيلية القياسية واستخدام القوائم المرجعية. وهناك حاجة لاستعراض المتطلبات العملية، بما في ذلك مراعاة زيادة استخدام النظام الآلي داخل مقصورة القيادة وتطبيق إدارة المخاطر والأخطاء ومبادئ إدارة السلامة.

٦٠- وبالنظر إلى مختلف الدعوات التي وجهتها الإيكاو إلى اتخاذ إجراءات، رأت مديرة إدارة الملاحة الجوية أنه من المهم الإشارة إلى الموارد المحدودة للأمانة العامة. ولاحظت أنه سيكون من الضروري ترتيب أولويات العمل، وتحديد ما هي الموارد التابعة للإيكاو وغير التابعة لها التي يمكن الاعتماد عليها، وتنسيق الأنشطة ذات الصلة المنفذة في الأقاليم.

٦١- وأوضح الرئيس، في معرض تلخيصه للمناقشة، أن الاستنتاجات خلصت إلى ما يلي:

(أ) يؤكد المؤتمر من جديد أنه ينبغي إجراء تحقيق معمق في جميع الحوادث بما يكفل الاستفادة من الدروس وإدراجها في إطار السلامة؛

(ب) ومن غير المقبول عدم إجراء تحقيق كامل في الحوادث بسبب نقص البيانات المسجلة. ونتيجة لذلك، ينبغي للإيكاو أن تستعرض القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية، بوصفها مسألة ذات أولوية قصوى، وذلك بغرض تقديم اقتراح إلى الدول بالنظر في أي تعديل يكون ضرورياً بما يكفل إتاحة البيانات اللازمة لدعم التحقيق في الحوادث، بما في ذلك الأحكام الخاصة باسترجاع البيانات والمعلومات من سجلات الرحلة؛

(ج) وينبغي للإيكاو أن تقيّم أيضاً التغييرات التي قد تكون ضرورية لتحسين مستوى المراقبة، ورصد الرحلات الجوية والاتصالات فوق مناطق المحيطات والمناطق النائية، بما في ذلك تقديم خدمات البحث والإنقاذ بشكل واف وفي الوقت المناسب، واستعراض القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية، كلما دعت الضرورة لذلك؛

(د) وينبغي للإيكاو أن تستعرض استعراضاً يحظى بالأولوية المتطلبات المعمول بها حالياً بشأن تصميم إجراءات التشغيل القياسية والقوائم المرجعية وأنشطة مقصورة القيادة مع التشديد على المراحل الحاسمة من عمليات الطيران بغرض تقييم اتخاذ مزيد من الإجراءات، عند تطبيق مبادئ إدارة السلامة؛

(هـ) وينبغي للإيكاو أن تقدم أحدث المعلومات عن المواضيع المذكورة أعلاه في إطار جلسة إحاطة خلال انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية.

الموضوع الفرعي ٣-٣: أي مسائل أخرى متعلقة بالسلامة

HLSC 2010-WPs/11, 27, 34, 35, 36, 42, 49, 54, 60, 67 and 75
HLSC 2010 IP/4, 9, 11, 15, 16 and 20

٦٢- الترتيبات الإقليمية المتعلقة بمراقبة السلامة

١-٦٢ وافق المؤتمر على بيان وارد في ورقة العمل WP/11 ومفاده أن المنظمة الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة أداة حاسمة بالنسبة للعديد من الدول لدعم جهودها المبذولة لسد أوجه القصور التي حددتها عمليات التدقيق في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة والامتثال للقواعد والتوصيات الدولية. وتؤدي المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة دوراً هاماً في دعم الدول كي تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة. وبناء عليه، كان من المهم أن تدعم الايكاو تطور هذه المنظمات واستدامتها.

٢-٦٢ وفي غضون ذلك، أُقر بأنه ليس في إمكان جميع الدول أن تصبح أعضاء في أي منظمة من المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة وأنه ينبغي، والحالة هذه، اتخاذ ترتيبات بديلة لتفعيل المراقبة. وأُقر أيضاً بأنه من بين التحديات الرئيسية التي تواجه هذه المنظمات هو إعداد آلية تمويل قادرة على ضمان استدامتها على الأجل الطويل. ومن الأمثلة على ذلك منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ والتي ورد في ورقة العمل رقم WP/75 تقريراً عن حالتها. ومن ثم، يتعين على الايكاو تحديث الإرشادات الحالية بشأن المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة في وثيقة الايكاو Doc 9734، بعنوان "لليل مراقبة السلامة الجوية"، الجزء باء - إنشاء وإدارة إقليمي لمراقبة السلامة الجوية لا سيما فيما يخص الإرشادات بشأن تمويل المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة.

٦٣- الجيل القادم من الفنيين المتخصصين في مجال الطيران واقتراحات التدريب المتناسقة

١-٦٣ عُرضت على المؤتمر ثلاث ورقات عن موضوع التدريب. فقد تضمنت ورقة العمل رقم WP/54، المقدمة من الأمانة العامة للايكاو، تقريراً عن نتائج المبادرات بخصوص الجيل القادم من الفنيين المتخصصين في مجال الطيران. وقد أفضى العمل بالتعاون مع اتحاد النقل الجوي الدولي في نهاية المطاف إلى إنشاء فرقة عمل معنية بالجيل القادم من الفنيين المتخصصين في مجال الطيران وبرنامج عمل تضمن المنجزات المرتبطة بوضع سياسات بشأن اعتماد وإقرار مؤسسات التدريب، والكفاءات الخاصة بطواقم القيادة ومراقبي الحركة الجوية واستراتيجية للاتصالات. أما ورقة العمل رقم WP/27، المقدمة من إسبانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، ومن الدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، واليوروكونترول، فتناولت متطلبات تدريب الطيارين في المستقبل. وتضمنت ورقة عمل ثالثة برقم WP/36، مقدمة من الولايات المتحدة، اقتراحاً بوضع برنامج منسق لتدريب الطيارين، والمدربين في مجال الطيران والموظفين المسؤولين عن التقييم.

٢-٦٣ ووافق المؤتمر على أنه ينبغي أن تركز جميع الجهود على تحسين كفاءات طواقم القيادة والتأكد من تعزيز تدريب الفنيين المتخصصين في مجال الطيران للوفاء باحتياجات الإجراءات الجديدة والتكنولوجيات المعقدة بشكل متزايد. وكان من الضروري، في هذا الصدد، أن تدعم الدول عمل الجيل القادم من الفنيين المتخصصين في مجال الطيران؛ وتوافق على توصيات فرقة العمل لإعداد مواد لإدراجها في القواعد والتوصيات الدولية للايكاو وكذلك المواد الإرشادية.

٦٤- تعليق شهادات الطراز وإبطالها

١-٦٤ أوضحت ورقة العمل رقم WP/35، المقدمة من الولايات المتحدة، أنه بالرغم من أن استمرار السلامة التشغيلية للطائرة مسؤولية تتحملها دول السجل على المستوى العالمي، فإن هذه الدول تعتمد على تعليمات صلاحية الطائرات للطيران الصادرة عن دولة التصميم بغية الاضطلاع بمسؤولياتها. ولهذا السبب، هناك حاجة إلى بلورة فهم مشترك بشأن كيف أن تعليمات صلاحية الطائرات للطيران المرتبطة بالتصميم ينبغي تقديمها باستمرار إلى دولة السجل إذا

ما قامت دولة التصميم بتعليق شهادة الطراز أو تسليمها أو إبطالها. وبناء عليه، اتفق على أنه يتعين على الايكاو تيسير تطوير عملية لتقييم مسؤوليات دولة التصميم في حالة تعليق شهادات الطراز أو إبطالها.

٦٥- تحسين مستوى سلامة عمليات الاقتراب والهبوط

٦٥-١ كما جاء في ورقة العمل رقم WP/34، المقدمة أيضا من الولايات المتحدة، عرفت عمليات الاقتراب والهبوط على مر التاريخ عددا مرتفعا من الحوادث المميتة واعتُبرت عمليات الاقتراب غير المستقرة على أنها من العوامل التي كانت وراء ٦٦ في المائة من ٧٦ حادثة أو واقعة تتعلق بعمليات الاقتراب والهبوط على المستوى العالمي. وتحدثت عمليات الاقتراب غير المستقرة بتواتر كبير عند إجراءات الاقتراب بدون الإرشاد الرأسي (الاقتراب غير الدقيق (NPA)/إجراءات الاقتراب غير الدقيق). وفي حالة الولايات المتحدة، أحرزت إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي تحسينات كبيرة في مجال سلامة مرحلة الاقتراب باعتماد إجراءات جديدة تتعلق بالملاحه القائمة على الأداء (PBN). فإن الموافقة على نظم الرؤية المعززة في أثناء الطيران (EFVS) ساهمت في تحسين مستوى قدرة الطيار على الانتقال البصري خلال الاقتراب في الظروف الجوية ذات الرؤية المنخفضة.

٦٥-٢ وهكذا، أقر المؤتمر بأنه يتعين على الايكاو مواصلة بذل جهودها دعماً لتنفيذ المبادرات التي يمكن أن تحسن من مستوى السلامة في جميع مراحل الرحلة، مثل الملاحه القائمة على الأداء.

٦٦- عقد مؤتمرات قمة دولية معنية بسلامة المدارج على المستوى الإقليمي

٦٦-١ شددت الولايات المتحدة في ورقة العمل رقم WP/42 على أن سلامة المدارج لا تزال تشكل من أكبر التحديات في مجال الطيران وبالتالي ينبغي بذل قصارى الجهود العملية لوقف اختراق المدارج في المطارات في جميع أنحاء العالم. وفي أغسطس ٢٠٠٧، أصدرت إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي نداء للعمل تضمن عددا من المبادرات التي اتخذتها هي وصناعة الطيران، والتي أفضت في نهاية المطاف إلى تراجع عدد عمليات الاختراق الخطيرة للمدارج بنسبة ٨٢ في المائة. ومن الجهود التي أثبتت جدواها عقد مؤتمر القمة الدولي المعني بسلامة المدارج في عام ٢٠٠٧. وهكذا، وافق المؤتمر على أنه ينبغي عقد مؤتمرات القمة الدولية المعنية بسلامة المدارج على المستوى الإقليمي بدعم الايكاو ومساعدتها، في إطار الجهود المبذولة لوقف اختراق المدارج.

٦٧- إتاحة الإرشادات الصادرة عن الايكاو باللغات الرسمية المعمول بها في المنظمة

٦٧-١ شددت ورقة العمل رقم WP/49، التي قدمتها كوبا وحظيت بدعم عدة دول أخرى، على أهمية قيام الايكاو بإتاحة موادها الإرشادية بجميع اللغات المعمول بها في المنظمة. وأشار في هذه الورقة إلى عدة وثائق للإيكاو بشأن السلامة، بما في ذلك المشروع الجديد للوثيقة Doc 8335 بعنوان " دليل إجراءات تفتيش العمليات، الترخيص والمراقبة المستمرة"، والمتاحة باللغة الانجليزية فقط.

٦٧-٢ ووافق المؤتمر على أهمية ترجمة وثائق الايكاو بشأن السلامة إلى جميع اللغات المعمول بها في المنظمة، وأنه ينبغي أن تتأكد الايكاو أن التمويل يقدم لتحقيق هذا الغرض. وتحتاج الايكاو إلى ترتيب أولويات تخصيص مواردها المحدودة المتعلقة بالترجمة مع الأخذ في الاعتبار مستوى المخاطر بالنسبة لمجتمع الطيران. وأتفق أيضا على أنه ينبغي أن تحظى الوثائق المرتبطة بالسلامة بالأولوية فيما يخص الوثائق الداخلية.

٦٨- إعداد مواد إرشادية بشأن إجراءات عمليات تدقيق نظم إدارة السلامة على أساس إدارة أداء السلامة

٦٨-١ قدمت الصين ورقة العمل رقم WP/67، حيث شددت فيها على ضرورة أن تعدّ الايكاو مواد إرشادية لإدراجها في دليل إدارة السلامة للإيكاو، بشأن إجراءات عمليات تدقيق نظم إدارة السلامة على أساس أداء السلامة. وأعربت عدة دول أخرى عن دعمها لهذا الاقتراح. واعتبر البعض أن من شأن ذلك أن يسهل على الدول عملية رصد النتائج المحددة في تنفيذ متطلبات نظم إدارة السلامة.

٦٩- تمويل مبادرة إطار السلامة للإيكاو

١-٦٩ وجهت ورقة العمل رقم WP/60، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) بالنيابة عن الدول الإفريقية، انتباه المؤتمر إلى الدول الإفريقية في حاجة إلى تطوير المستويات المستدامة للسلامة الجوية، لا سيما فيما يخص إعداد نماذج للتمويل تكفل توفير الهياكل الأساسية والخدمات بصورة مستدامة. ولا تزال الدول الإفريقية تواجه تحديات تتعلق بالتمويل في تنفيذ مبادرات السلامة، لا سيما فيما يخص إطار السلامة للإيكاو والانتقال إلى تطبيق نهج الرصد المستمر. وهكذا، يتعين على الإيكاو أن تعمل مع الدول الإفريقية ولجنة أفكاك لصياغة نماذج ملائمة للتمويل على أساس مستوى النشاط داخل الدولة من أجل ضمان توفير الهياكل الأساسية والخدمات بصورة مستدامة.

أي أعمال أخرى

٧٠- لم تُنر أي نقطة في إطار أي أعمال أخرى.

إقرار الاستنتاجات والتوصيات

٧١- استعرض المؤتمر الاستنتاجات والتوصيات الواردة في ورقات العمل 80، 81، 82، 83، HLSC 2010-WPs/80، 84، 85، 86، 87، 88 and 89 والتي اعتمدت رهنا بإدخال تعديلات عليها.

الموضوع ١: أسس سلامة الطيران العالمي

الموضوع الفرعي ١-١: إطار الإيكاو للسلامة

HLSC 2010-WP/80

الموضوع الفرعي ١-٢: تطور عملية التدقيق لمراقبة السلامة بواسطة الإيكاو

HLSC 2010-WP/81

٧٢- أضيفت توصية إلى التوصية ١/١، تشير إلى تعزيز الشفافية في معلومات سلامة الطيران المدني لجمهور المسافرين وأضيف استنتاج جديد إلى الاستنتاج ٢/١ يشير إلى أن الشفافية ستنتقل من نهج النظم الشاملة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى نهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. ولقد أدرج استنتاج إضافي في الاستنتاج ٢/١ ليُبين أنه ينبغي، عند الاقتضاء، تغطية أكثر من منسق وطني للرصد المستمر في إطار نهج الرصد المستمر.

الموضوع ٢: صوب الإدارة الاستباقية للسلامة

الموضوع الفرعي ٢-١: إدارة الانتقال إلى تنفيذ بيئة برنامج الدولة للسلامة

HLSC 2010-WP/82

الموضوع الفرعي ٢-٢: العلاقة بين برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر

HLSC 2010-WP/83

٧٣- لقد أُعمل الاتساق في الاستنتاج ١/٢، الفقرة ١-١ (أ) ٣، والتوصية ١/٢، الفقرة ١/٢ (أ) ٢ والاستنتاج ٢/٢، الفقرة ١-١ (د) لكي يبين الحاجة إلى منهجية مشتركة من أجل وضع مؤشرات لأداء السلامة.

الموضوع الفرعي ٢-٣: تبادل معلومات السلامة
HLSC 2010-WP/84

٧٤- أدخلت تغييرات على الاستنتاج ٣/٢، الفقرة ١-١ أ) ٢) والتوصية المقابلة ٣/٢، الفقرة ١-٢ أ) ١) و٣) فيما يتعلق بتبادل معلومات السلامة. وأدخلت تغييرات على الاستنتاج ٣/٢، الفقرة ١-١ ب) ٢) والتوصية ٣/٢، الفقرة ١-٢ ب) ٢) المتصلة بالدعم المالي والفني المقدم لدول أعضاء معينة. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أُدخل تغيير طفيف على الاستنتاج ٣/٢، الفقرة ١-١ ب) ١).

الموضوع الفرعي ٢-٤: حماية مصادر معلومات السلامة
HLSC 2010-WP/85

٧٥- أدرجت عبارة " ومفهوم ثقافة الإبلاغ العلني" في نهاية التوصية ٤/٢، الفقرة ١-٢ ج) ٣). وأضيفت فقرة إضافية د) بشأن توصيات السلامة التي تصدرها سلطات التحقيق في الحوادث والوقائع.

الموضوع الفرعي ٢-٥: تنفيذ العملية الجديدة لإدارة السلامة
HLSC 2010-WP/86

٧٦- عدلت التوصية ٥/٢ لكي تبين ضرورة عمل الايكاو جنباً إلى جنب مع الدول أثناء وضع الملحق الجديد بشأن إدارة السلامة. وعلاوة على ذلك، فقد أُضيفت فقرات جديدة إلى الفقرة ١-٢ أ) لكي تبين أن الملحق الجديد ينبغي أن ييسر تزويد جمهور المسافرين بمعلومات السلامة الخاصة بالدول والناقلين الجويين وتحديد مسؤوليات السلامة الرفيعة المستوى التي تقع على عاتق الدول. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أُدرجت فقرة بالفقرة ١/٢ ب) للإشارة إلى أنه ينبغي للايكاو أن تضمن التعميم الواسع النطاق للمعلومات المتوفرة ذات الصلة بتطوير القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.

الموضوع ٣: مسائل السلامة الأخرى

الموضوع الفرعي ٣-١: مواعمة القواعد والعمليات لمعالجة مسائل السلامة الأخرى
HLSC 2010-WP/87

٧٧- أدخلت تغييرات تحريرية طفيفة على التوصية ١/٣، باستثناء التغيير المدخل على الفقرة ١-٢ أ) والتي عدلت للإشارة إلى أن المعلومات التي ينبغي أن تتبادلها الدول وأصحاب المصلحة لإدارة عملية إقرار شهادات المشغلين الجويين ومؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة ينبغي أن تتضمن تفاصيل كافية في هذا الشأن.

الموضوع الفرعي ٣-٢: مبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة
HLSC 2010-WP/88

٧٨- أدخل تغيير طفيف على الاستنتاج ٢/٣، الفقرة ١-١ د). وبالإضافة إلى ذلك، فقد عدلت الفقرتان ١-٢ ب) و٣) من التوصية ٢/٣ لكي تبين الأولوية التي ينبغي أن تضيفها الايكاو على استعراض الأحكام المتصلة بالمراقبة ورصد الرحلات الجوية واتصالات الطائرات العاملة في المناطق النائية وفوق المحيطات وتوفير خدمات بحث وإنقاذ مناسبة، وفي الوقت الملائم في المناطق التي تحتاج إليها والمتطلبات الحالية بشأن تصميم أنشطة مقصورة الطائرة والقوائم المرجعية وإجراءات التشغيل القياسية. وأدرجت فقرتان جديدتان بالفقرة ١-٢ من التوصية ٣/٢ بشأن الاجراءات الخاصة بتناول مسائل السلامة الناجمة عن الحوادث والتي يمكن أن تسفر عن فوائد مباشرة في مجال السلامة، واستغلال التكنولوجيا المتوفرة لتحقيق اتصالات ورقابة دائمة على المناطق النائية وفوق المحيطات.

الموضوع الفرعي ٣-٣: أي مسائل أخرى متعلقة بالسلامة
HLSC 2010-WP/89

٧٩- أدخل تغيير على الفقرتين ١-١ أ) (٤) و ١-١ ب) (٢) من الاستنتاج ٣/٣ وبالفقرتين ١-٢ أ) (٤) و ١-٢ ب) (٢) من التوصية ٣/٣ المتصلة بهذا الاستنتاج، وذلك لإبراز الحاجة إلى الإرشاد بشأن التمويل المستدام لمنظمات مراقبة السلامة الإقليمية وطرائق تصريف أعمالها ولتدريب الطيارين للوفاء بالطلب على الاجراءات الجديدة والتكنولوجيات المتزايدة التعقيد. ولقد أدخلت تغييرات طفيفة على الفقرات ١-١ ج) (١) و ١-١ ز) (١) من الاستنتاج ٣/٣. وأدخلت تغييرات مماثلة على الفقرتين ١-٢ ج) (١) و ١-٢ ز) (١) من التوصية ٣-٣. وأدخلت كذلك تغييرات تحريرية طفيفة على الفقرة ١-٢ هـ) (١) من التوصية ٣/٣.

الإعلان

٨٠- استعرض المؤتمر مشروع الإعلان الوارد في الوثيقة HLSC 2010-WP/90، والذي أعتمد رهنا بإدخال تعديلات عليه.

٨١- وأضيفت فقرة جديدة على الديباجة متصلة بالحاجة إلى إدخال تحسينات على الاتصالات في المناطق النائية وفوق المحيطات وإجراءات البحث والإنقاذ وتفتيح الاجراءات المتعلقة بمقصورة القيادة. وبالإضافة إلى ذلك، أدخلت تغييرات طفيفة على فقرتين بديباجة الإعلان.

٨٢- وأدرجت أربع فقرات جديدة من منطوق الإعلان متصلة باستخدام المعلومات المتبادلة بطريقة منصفة وثابتة ومخصصة فقط لتحسين الطيران، والمحافظة على ثقة الجمهور من خلال تعزيز شفافية معلومات السلامة، وبتعميم معلومات السلامة المناسبة للاستجابة للطلبات المتزايدة من جانب جمهور المسافرين، وبوضع تحسينات على الاتصالات فوق المحيطات وفي المناطق النائية، وإجراءات البحث والإنقاذ، وتصميم الاجراءات المتصلة بمقصورة قيادة الطائرة. وأدخلت تغييرات طفيفة أيضا على فقرات منطوق الإعلان بغية تحسين وضوحه.

كلمات الشكر

٨٣- فوَض المؤتمر، بعد إنهاء نظره في الاستنتاجات والتوصيات والإعلان، رئيسه سلطة اعتماد موجز المناقشات.

٨٤- وأعرب عدة ممثلين عن تقديرهم للروح القيادية والحكمة التي تحلى بها رئيس المؤتمر طوال انعقاد المؤتمر. وأجزل المؤتمر شكره أيضا إلى الأمين العام والأمانة العامة على جهودهم، بما فيها تقدير المؤتمر للمساهمات الكثيرة المقدمة للمؤتمر من جانب موظفي الدعم. وبالإضافة إلى ذلك، فقد قدم المؤتمر شكره لحكومة كندا وبلدية مدينة مونتريال على حسن ضيافتهما.

٨٥- وشكر الرئيس المنوبين والأمانة العامة على ما أبدوه من تعاون ومساعدة طوال انعقاد المؤتمر. ثم قدم الكلمة للأمين العام لإلقاء بيانه الختامي (الوارد في الصفحة 5-iii) قبل إعلان انتهاء المؤتمر.

الإعلان

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها تقدم الإطار الأساسي المطلوب للوفاء باحتياجات السلامة لإقامة نظام طيران عالمي؛

ولما كانت الدول المتعاقدة تتولى المسؤولية الجماعية عن سلامة الطيران المدني الدولي؛
وإذ يسلم بأن الحوادث الأخيرة قد بينت الحاجة إلى إدخال تحسينات على الاتصالات فوق المحيطات والمناطق النائية وإجراءات البحث والإنقاذ وتنقيح الإجراءات الخاصة بمقصورة قيادة الطائرة؛
وإذ يسلم بأنه يجب أن تستخدم الجهات المعنية إطار السلامة بالكامل وأن يتطور هذا الإطار باستمرار بما يكفل استدامة كفاءته وفعالته في البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة للقرن الحادي والعشرين؛
وإذ يذكر بأن توكي الشفافية وتبادل المعلومات دعامتان أساسيتان لإقامة نظام نقل جوي سليم وأن أحد أهداف تبادل المعلومات هو الاستجابة لشواغل السلامة بصورة متسقة وواقعية وشفافة، وذلك على المستويين الوطني والعالمي؛
وإذ يذكر بأن الثقة المتبادلة بين الدول، وكذلك ثقة الجمهور في سلامة النقل الجوي تتوقف على الاطلاع على المعلومات الملائمة عن السلامة؛

وإذ يسلم بأن السلامة مسؤولية مشتركة، وأنه لا يمكن تحقيق إنجازات في مجال السلامة العالمية إلا ببذل جهود تعاونية ومتضافرة ومتناسقة بين جميع الجهات المعنية، وذلك بمشاركة الايكاو بفعالية وقيامها بدور قيادي؛
وإذ يسلم بأن إدخال مزيد من التحسينات على سلامة الطيران داخل الدول وفيما بينها يتطلب اتباع نهج تعاوني واستباقي يساعد على تحديد وإدارة مخاطر السلامة؛

وإذ يسلم بأن البيانات المتعلقة بالسلامة اللازمة لدعم عملية إدارة السلامة بفعالية تقتضي توفير الحماية الملائمة من الاستخدام غير اللائق؛

وإذ يسلم بالصعوبات التي تواجهها العديد من الدول الأعضاء في الايكاو في إقامة وتشغيل نظام فعال لمراقبة السلامة وضرورة قيام هذه الدول بحشد الموارد والعمل معاً ضمن المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة؛
وإذ يسلم بأن نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الذي تقوم الايكاو بوضعه سيجري تنفيذه على مراحل؛

فإن رؤساء الطيران المدني:

- ١- ملتزمون بتعزيز إطار السلامة الجوية على المستوى العالمي بالقيام بما يلي:
 - (أ) دعم نهج الرصد المستمر وتزويد الايكاو بمعلومات دقيقة وفي الوقت المناسب؛
 - (ب) التعجيل بتنفيذ برنامج الدولة للسلامة في دولهم وضمان تنفيذ نظم إدارة السلامة في صناعة الطيران ككل؛
 - (ج) الحفاظ على ثقة الجمهور في نظام النقل الجوي السليم بواسطة تعزيز شفافية المعلومات عن السلامة؛
 - (د) إيجاد حلول مستدامة للسلامة، بما في ذلك استحداث أو تعزيز مبادرات ومنظمات إقليمية أو دون إقليمية تعنى بمراقبة السلامة؛

- (هـ) تبادل المعلومات المرتبطة بالسلامة بين الدول وجميع الجهات الأخرى المعنية بالطيران؛
 (و) العمل مع الايكاو والجهات المعنية الأخرى على تحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها من أجل تخفيف العبء على كاهل حائزي الترخيص للامتثال لمجموعات عديدة من المقترضات.

فإن المؤتمر:

- ٢- يدعو الدول والجهات المعنية الأخرى إلى أن تبرم فيما بينها اتفاقات من أجل تبادل المعلومات عن السلامة؛
 ٣- يدعو الدول إلى استخدام المعلومات المتبادلة استخداماً منصفاً وثابتاً، وأن لا تستخدم إلا لتحسين سلامة الطيران وليس لأغراض غير مقبولة بما فيها لغرض تحقيق مكاسب اقتصادية؛
 ٤- ويدعو الدول والجهات المعنية الأخرى إلى تزويد الايكاو بمعلومات دقيقة وفي الوقت المناسب دعماً لنهج الرصد المستمر وخطته الانتقالية على النحو المطلوب؛
 ٥- ويدعو الدول إلى النظر في تشريعاتها المعمول بها وإدخال تعديلات، عند الضرورة، أو سن قوانين ولوائح تنظيمية لحماية المعلومات عن السلامة ومصادرها حيث يكون الغرض هو تحسين مستوى السلامة؛
 ٦- ويدعو الدول، والايكاو، وصناعة الطيران والمؤسسات المانحة إلى توجيه الموارد نحو إيجاد حلول مستدامة لمراقبة السلامة؛
 ٧- ويدعو الدول، والايكاو وصناعة الطيران إلى دعم التنفيذ المتسق لمبادئ السلامة؛
 ٨- ويدعو الايكاو إلى القيام بما يلي:
 أ) العمل كجهة أيداع وتعميم لمعلومات السلامة المقدمة من المجتمع الدولي؛
 ب) إعداد ملحق جديد مخصص تحديداً لعمليات إدارة السلامة يحدد، من بين أمور أخرى، مسؤوليات الدول عن إدارة السلامة في إطار برنامج الدولة للسلامة؛
 ج) المحافظة على ثقة الجمهور في نظام نقل جوي مأمون من خلال تعزيز شفافية معلومات السلامة.
 د) تعميم معلومات مناسبة بشأن السلامة بغية تلبية الطلب المتزايد من جمهور المسافرين.
 هـ) تحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها للتخفيف من العبء على كاهل حائزي الترخيص للامتثال لمجموعات عديدة من المقترضات.
 و) مواصلة دعم إنشاء منظمات إقليمية معنية بمراقبة السلامة والعمل على إيجاد حلول بديلة لحالات يتعذر معها إنشاء هذه المنظمات؛
 ٩- ويدعو الدول إلى تعزيز الإرادة السياسية اللازمة لسد أوجه القصور التي تشوب السلامة الجوية، بما في ذلك إنشاء منظمات إقليمية معنية بمراقبة السلامة وتعزيزها، والمشاركة فيها، عند الضرورة؛
 ١٠- ويدعو الدول، والايكاو وصناعة الطيران إلى تكثيف جهودها لتحسين مستوى كفاءات العاملين في الطيران ومؤهلاتهم الفنية؛
 ١١- ويدعو الدول وصناعة الطيران إلى التنسيق عن كثب مع الايكاو مبادراتها في مجال السلامة من أجل تحقيق أفضل المنافع لسلامة الطيران على المستوى العالمي وتقادي تكرار الجهود؛

١٢- ويدعو الدول وصناعة الطيران إلى العمل جنبا إلى جنب لادخال تحسينات على الاتصالات فوق المحيطات والمناطق النائية، وإجراءات البحث والإنقاذ، وتصميم إجراءات مقصورة قيادة الطائرة.

١٣- يؤكد من جديد ضرورة أن تعمل الدول والايكاو وصناعة الطيران بفعالية وفي الوقت المناسب بشأن الدروس المستفادة من الحوادث.

ونظرا لما تقدم ذكره، أقر رؤساء الطيران المدني والمؤتمر الاستنتاجات والتوصيات التي يجب على جميع الجهات المعنية تنفيذها.

الاستنتاجات والتوصيات

الموضوع ١: أسس سلامة الطيران العالمي

الموضوع الفرعي ١-١: إطار الإيكاو للسلامة
HLSC 2010-WP/80

١-١ الاستنتاج ١/١

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاج التالي:

(أ) سلامة الطيران

(١) على الرغم من أن النقل الجوي طريقة نقل مأمونة للغاية، إلا أن ثمة حاجة إلى تحقيق مزيد من خفض عدد الحوادث وخاصة الحوادث المميتة للحفاظ على ثقة الجمهور في سلامة نظام النقل الجوي العالمي.

(٢) تؤيد الدول إطارا للإيكاو للسلامة قائما على مبادئ وعمليات سليمة لإدارة السلامة.

(ب) طيران الأعمال

(١) يتعين التعرف على معلومات سلامة طيران الأعمال وإدراجها في إطار الإيكاو للسلامة.

١-٢ التوصية ١/١

١-٢ وافق المؤتمر على التوصية التالية:

(أ) سلامة الطيران

(١) ينبغي أن يظل أحد أعلى الأهداف أولوية بالنسبة للإيكاو هو المزيد من تحسين سلامة الطيران وخفض عدد الحوادث والحوادث المميتة والوفيات، وأن تؤيد الدول إطار الإيكاو للسلامة القائم على مبادئ وعمليات سليمة لإدارة السلامة.

(٢) وينبغي أن تؤيد الدول إطار الإيكاو للسلامة القائم على مبادئ وعمليات سليمة لإدارة السلامة عن طريق تقديم معلومات السلامة والدعم على النحو المطلوب.

(٣) واستجابة للاحتياجات المعنوية، يتعين على الإيكاو كفاءة تعزيز شفافية معلومات سلامة الطيران المدني المقدمة لجمهور المسافرين.

(ب) طيران الأعمال

(١) ينبغي أن تدرج الايكاو معلومات سلامة طيران الأعمال في اطارها للسلامة وأن تعمل مع المجلس الدولي لطيران الأعمال والأطراف المهتمة الأخرى لذلك الغرض.

الموضوع الفرعي ١-٢: تطور عملية التدقيق في مراقبة السلامة بواسطة الايكاو
HLSC 2010-WPs/3, 18, 28, 55, 61 Revised and 76 Revised

١- الاستنتاج ٢/١

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) على أن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية يشكل إنجازا كبيرا من أجل سلامة الطيران، ولقد وفّر القدرة لتقييم قدرات الدول على المراقبة ولتحديد مجالات التحسين؛

(ب) ويؤيد المؤتمر تأييدا تاما تحوّل برنامج التدقيق التابع للايكاو إلى نهج الرصد المستمر؛

(ج) على أنه يتعين على الدول المتعاقدة والمنظمات الإقليمية دعم الايكاو في تنفيذ نهج الرصد المستمر، ولاسيما بواسطة تزويد الايكاو بالمعلومات في الوقت المناسب؛

(د) على أن تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة بين الايكاو والمنظمات والكيانات الإقليمية والدولية في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية سيؤدي إلى التمكن من الاستخدام الأمثل للموارد وقد يسفر عن التقليل من ازدواجية أنشطة الرصد؛

(هـ) على أنه يلزم توفير فترة انتقالية قبل الشروع في نهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وينبغي أن تكون مدة هذه الفترة الانتقالية مدة مرنة، غير أنها ستحدد بسنتين في أول الأمر. وستنقذ بعثات الاعتماد المنسقة التابعة للايكاو في أثناء كامل الفترة الانتقالية؛

(و) وحسبما يلزم بالنسبة لأي تحوّل أساسي في المنهجية، فقد وافق المؤتمر على أنه يتعين على الايكاو تزويد الدول والمنظمات الإقليمية وغيرها من الجهات المعنية بتدريب مستمر على النهج الجديد، إلى جانب أدوات وإجراءات وإرشادات الدعم المناسبة؛

(ز) على أنه ينبغي قبل الجمعية العمومية المقبلة تزويد كل دولة بواسطة كتاب المنظمة أو النشرة الإلكترونية بالمعلومات المفصلة المتعلقة بخطة التحوّل إلى نهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

(ح) على أن مبدأ الشفافية المطبق حاليا في إطار نهج نظم التجميع الشامل التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية سيستمر في انطباقه في إطار نهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

(ط) على أنه ينبغي لنهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أن يسمح بتعيين أكثر من منسق وطني واحد للرصد المستمر عند الاقتضاء.

٢- التوصية ٢/١

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

- أ) يتعين على الدول أن تلتزم بدعم نهج الرصد المستمر، ولاسيما في أثناء الفترة الانتقالية، بواسطة تزويد الايكاو بمعلومات السلامة ذات الصلة؛
- ب) ويتعين على مجلس الايكاو رصد التقدم المحرز في أثناء الفترة الانتقالية وتعديل مدته حسب الاقتضاء. ويتعين على المجلس تقديم تقرير في هذا الشأن إلى الدورة السابعة والثلاثين والدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو بشأن التقدم المحرز في التحول إلى نهج الرصد المستمر؛
- ج) ويتعين على الايكاو إبرام اتفاقات جديدة وتعديل الاتفاقات القائمة لتبادل معلومات السلامة السرية مع المنظمات والكيانات الدولية من أجل تخفيف الأعباء الملقاة على عاتق الدول بسبب عمليات التفتيش أو التدقيق المتكررة ولتقليص الازدواجية المنتظمة لأنشطة الرصد.

الموضوع ٢: صوب الإدارة الاستباقية للسلامة

الموضوع الفرعي ٢-١: إدارة الانتقال إلى تنفيذ بيئة برنامج الدولة للسلامة

HLSC 2010-WPs/4, 14, 19, 46, 48, 51, 56, 59, 63, 64 and 68

HLSC 2010-IPs/2, 3 Revised, 5, 6, 8, 10 Revised, 13 and 18

١- الاستنتاج ١/٢

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

- أ) إدارة الانتقال إلى تنفيذ بيئة برنامج الدولة للسلامة
- ١) تقتضي الدول مرحلة انتقالية لتنفيذ برنامج الدولة للسلامة من أجل إدراج الممارسات والعمليات القائمة على الأداء في بيئة التوجيه السائدة؛
- ٢) وتقتضي مسألة إدراج الدول للعمليات القائمة على الأداء التفاعل الفعال مع قطاع الصناعة، مع الإقرار بقيمة أفضل الممارسات والقواعد من أجل تنفيذ برنامج الدولة للسلامة تنفيذًا ناجحًا؛
- ٣) وهناك حاجة إلى منهجية متسقة لوضع مؤشرات لأداء السلامة بغية تمكين الدول من استحداث ووضع مستوى مقبول للسلامة متصل ببرنامج الدولة للسلامة؛
- ٤) وهناك حاجة إلى استحداث المزيد من الأدوات والإرشادات، فضلًا عن تبادل الخبرات والعبر على الصعيد الفردي والإقليمي، لوضع برنامج الدولة للسلامة وتنفيذه؛
- ٥) ويتعين على الايكاو البحث عن بدائل للشخص المسؤول الوحيد عند إنشاء برنامج الدولة للسلامة في بيئة غير مركزية.

٢- التوصية ١/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصية التالية:

(أ) إدارة الانتقال إلى تنفيذ بيئة برنامج الدولة للسلامة

(١) يتعين على الدول تنفيذ التعديلات القانونية والهيكلية الضرورية واللازمة لإدارة الانتقال المرحلي إلى تنفيذ برنامج الدولة للسلامة عن طريق إدماج أنشطة إدارة بيانات السلامة واستراتيجيات التقليل من المخاطر؛

(٢) ويتعين على الأيكاو العمل مع الدول والأقاليم لوضع منهجية مشتركة لإنشاء مؤشرات أداء السلامة؛

(٣) ويتعين على الأيكاو مساعدة الدول في تنفيذ برامج الدولة للسلامة من خلال استحداث إرشادات إضافية وتيسير تبادل الخبرات وغير ذلك من السبل المناسبة.

الموضوع الفرعي ٢-٢: العلاقة بين برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر
HLSC 2010-WPs/5, 31, 37

١- الاستنتاج ٢/٢

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) أن التنفيذ الفعال لبرامج الدولة للسلامة يقتضي تدفقا مستمرا لمعلومات السلامة من الجهات المقدمة للخدمات وغيرها من مصادر بيانات السلامة من أجل دعم عمليات تأمين السلامة وإدارة مخاطر السلامة؛

(ب) أن نهج الرصد المستمر سيستخدم بيانات السلامة التي توفرها الدول أثناء تطور برامج الدول للسلامة على مر الزمن، بالإضافة إلى البيانات التي تقدمها الكيانات الأخرى المعترف بها. وستستخدم هذه البيانات لتعزيز فعالية نهج الرصد المستمر. ومن المتوقع أن نهج الرصد المستمر سيوفر السبل الرامية إلى الإشراف المقبل على برنامج الدولة للسلامة، فور الشروع في تنفيذ البرنامجين وإتاحة الوقت لهما للتطور؛

(ج) أن التحليل المتكامل للبيانات الناجمة عن كل من برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر سيعزز العلاقة بين برنامج الدولة للسلامة ونهج الرصد المستمر وسترتب عنه فوائد جمة في مجال تنفيذ مراقبة السلامة. وستقوم عملية تحقيق هذه الفوائد على التبادل الحر لمعلومات السلامة المستقاة من تحليل المقاييس المشتركة للسلامة فضلا عن تطوير قدرات تحليل متقدمة؛

(د) ويقرّ المؤتمر بالحاجة إلى وضع منهجيات قياسية لإنشاء مؤشرات لأداء السلامة وذلك لدعم عملية تبادل المعلومات.

٢- التوصية ٢/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيتين التاليتين:

- (أ) يتعين على الايكاو وضع منهجية لقياس أداء السلامة، بما في ذلك المؤشرات الرئيسية لأداء السلامة التي يمكن أن تيسر تبادل معلومات السلامة فيما بين الدول ومقدمي الخدمات والايكاو. ويمكن أيضا استخدام بيانات السلامة المجمعة عن طريق تطبيق هذه المنهجية لدعم نهج الرصد المستمر؛
- (ب) ويتعين على مجلس الايكاو مواصلة المشاركة في مجموعة التعاون الدولي لإدارة السلامة وتقييم مصفوفة قياس السلامة المقترحة في ورقة العمل WP/37 كإطار مناسب لاستخدامه في تحديد مؤشرات أداء السلامة.

الموضوع الفرعي ٢-٣: تبادل معلومات السلامة

HLSC 2010-WPs/6, 12, 20 Revised, 21, 29, 41, 47 Revised, 50, 62 Revised, 74 and 78 Revised,
HLSC 2010-IPs/7 and 21 Revised

١- الاستنتاج ٣/٢

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) تبادل معلومات السلامة:

- (١) أن تبادل معلومات السلامة أمر أساسي لتعزيز سلامة الطيران وأنه ينبغي للتدابير المتخذة لتعزيز السلامة، بما في ذلك تلك التدابير المتصلة بمشغلي الطائرات الأجانب، أن تقوم على مؤشرات ثابتة بشأن السلامة؛
- (٢) هناك حاجة إلى وضع مبادئ للسرية والشفافية لكفالة استخدام معلومات السلامة بطريقة منصفة وثابتة، واستخدامها لتحسين سلامة الطيران فقط وليس لأغراض غير مقبولة بما فيها لغرض الحصول على مزايا اقتصادية. وينبغي وضع هذه المبادئ وفق مدونة سلوك؛
- (٣) أنه من المهم تحديد وتنسيق مقاييس السلامة وعمليات ومتطلبات البيانات ذات الصلة لدعم تحاليل السلامة المتكاملة، التي يمكن إنجازها على نحو أفضل بواسطة مجموعة دولية من الخبراء؛
- (٤) ينبغي إجراء تحليل بيانات السلامة التابعة للدولة عادة على مستوى الدولة أو على المستوى الإقليمي، وأن تعمل الايكاو على تيسير المعلومات الناجمة عن ذلك.

(ب) الشفافية:

- (١) أنه ينبغي على الايكاو أن تتظر أيضا في التدابير الرامية إلى زيادة مقدار الشفافية، بما في ذلك كيفية القيام بما يلي:
- إبلاغ أصحاب المصلحة المعنيين، مثل المنظمات الدولية والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة ومشغلي الطائرات والمطارات ومقدمي الخدمات بالشواغل البارزة في مجال السلامة؛

— يمكن إبلاغ الجمهور بالمعلومات المتعلقة بالشواغل البارزة في مجال السلامة، في شكل يتيح لهم اتخاذ قرارات مستنيرة بشأن سلامة النقل الجوي.

(٢) ينبغي على الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية وغيرها من الجهات المانحة استخدام معلومات السلامة التي توفرها الايكاو وذلك لإضفاء الأولوية على المساعدة الفنية والمالية، مع إضفاء أولوية خاصة على مساعدة مشاريع التعاون الإقليمية في الدول التي لا يعد فيها مستوى أدائها في مجال السلامة مستوى مقبولاً وحيث تتوفر الرغبة السياسية لتحسين مهام مراقبة السلامة بالدولة.

٢- التوصية ٣/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) تبادل معلومات السلامة:

(١) يتعين على الايكاو سنّ مدونة سلوك بشأن تبادل معلومات السلامة، والتي تنص على وجوب استخدام هذه المعلومات بطريقة منصفة وثابتة، واستعمالها لتحسين سلامة الطيران فقط، وليس لأغراض غير مقبولة بما فيها لتحقيق مكاسب اقتصادية؛

(٢) ويتعين على الايكاو دعوة مجموعة خبراء لتحديد مقاييس السلامة المنسقة وعمليات ومتطلبات البيانات المرتبطة بها للتمكن من إجراء تحاليل متكاملة بشأن السلامة وكفالة التطوير الثابت لتدابير السلامة ذات الصلة؛

(٣) ويتعين على الايكاو تيسير تكامل معلومات وبيانات السلامة المستقاة من مصادر عديدة فضلاً عن تعميم نتائج التحاليل ذات الصلة، من أجل كفالة تعميم هذه المعلومات لتحقيق أغراض مقبولة.

(ب) الشفافية:

(١) يتعين على الايكاو وضع معايير لتبادل الشواغل البارزة في مجال السلامة مع أصحاب المصلحة المعنيين وتقييم كيفية إبلاغ الجمهور في نهاية المطاف بالمعلومات المتعلقة بالشواغل البارزة في مجال السلامة في شكل يتيح للجمهور اتخاذ قرارات مستنيرة بشأن سلامة النقل الجوي؛

(٢) ويتعين على الايكاو إيداء التعاون في تحديد الدعم المالي والفني للدول الأعضاء ذات الشواغل البارزة في مجال السلامة التي لم تحل بعد، أو التي تبين أن أدائها في مجال السلامة أداء غير مقبول و/أو متسارع التدهور حيث تتوفر الرغبة السياسية لتحسين مهام مراقبة السلامة بالدولة؛

(٣) ويتعين على الايكاو وضع إطار لاستخدام معلومات السلامة لإدراج الإجراءات المتوخاة أو المحددة تحديداً ووضوحاً بالنسبة لكل من الايكاو والدول الأعضاء.

الموضوع الفرعي ٢-٤: حماية مصادر معلومات السلامة

HLSC 2010-WPs/7, 22, 30 Revised, 44, 58, 66, 72, 77 Revised and 79
HLSC 2010 IP/21 Revised

١- الاستنتاج ٤/٢

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) أن كلا من برنامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة بحاجة إلى تدفق ثابت من بيانات السلامة تتجاوز تلك البيانات المتصلة بالحوادث أو الوقائع الجسيمة لكي تعمل عملاً فعالاً؛

(ب) وبغية ضمان استمرار تدفق بيانات السلامة لدعم تطوير وتنفيذ برنامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة، يجب عدم استخدام البيانات المتصلة بالأخطار المحددة عن طريق العمليات الاعتيادية من أجل معاقبة مصادر هذه البيانات. ولا ينبغي لعملية جمع هذه البيانات ووضعها بالأرشيف، وهي العملية اللازمة لدعم عمليات إدارة مخاطر السلامة التابعة لنظم إدارة السلامة وبرنامج الدولة للسلامة، أن تؤدي إلى تبعات غير واجبة بالنسبة لمنظمات الطيران؛

(ج) حماية المعلومات المستقاة من جميع المصادر المتوفرة لبيانات السلامة من الاستخدام غير السليم هو أمر أساسي لكفالة استمرار توفرها؛

(د) ولا يجب استخدام معلومات السلامة إلا لأغراض السلامة بما في ذلك إضفاء الأولوية على التعاون الفني.

(هـ) وينبغي متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن التحقيقات في الحوادث والوقائع ورصد وتأكيد فعالية تنفيذها.

٢- التوصية ٤/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) أن تنشئ الايكاو فريق متعدد التخصصات للمضي قدماً بالأنشطة المتعلقة بحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة من أجل كفالة توفر معلومات السلامة اللازمة لإدارة السلامة؛

(ب) ويتعين على الدول والمنظمات الدولية دعم الفريق المتعدد التخصصات؛

(ج) ويتعين على الايكاو، عند وضع صلاحيات الفريق المتعدد التخصصات، أن تراعي الأفكار الواردة في ورقات العمل المتعلقة بهذا البند وينبغي أن تنظر فيما يلي:

(١) حماية بيانات السلامة لدعم برنامج الدولة للسلامة ونظم إدارة السلامة بخلاف تلك المتصلة بسجلات الحوادث والوقائع؛

(٢) وحماية سجلات معينة بشأن الحوادث والوقائع؛

(٣) والتفاعل بين السلطات القضائية وتلك المعنية بالسلامة ومفهوم ثقافة الإبلاغ العلني.

(د) وينبغي للدول إتباع توصيات السلامة الصادرة عن سلطاتها المعنية بالتحقيق في الحوادث والوقائع وأن تطلب اتخاذ الإجراءات وتقييم فعاليتها وتسجيل نتائجها.

الموضوع الفرعي ٢-٥: تنفيذ العملية الجديدة لإدارة السلامة
HLSC 2010-WP/86

١- الاستنتاج ٥/٢

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

أ) إدارة السلامة

- ١) إن عمليات إدارة السلامة التي تقع تحت المسؤولية المباشرة للدول المتعاقدة والتي تتسم بأهمية حاسمة بالنسبة للطيران المدني ينبغي أن توضع في ملحق واحد. وهي تُجمَع، بطريقة مميزة، ضمن إطار برنامج الدولة للسلامة بالايكاو، وتشمل ثمانية عناصر حاسمة لنظام مراقبة السلامة.
- ٢) إن متطلبات نظام إدارة السلامة المعنية بمجال واحد من مجالات الأنشطة، مثل العمليات أو المطارات أو خدمات الحركة الجوية ينبغي أن تظل في ملحق منفردة.
- ٣) وينبغي أن تغطي متطلبات نظام إدارة السلامة أنشطة الطيران العام وتلك المتعلقة بالأعمال التجارية في مجال الطيران.

ب) وضع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

- ١) يتعين دعم المقترحات المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية الجديدة أو الإجراءات الجديدة لخدمات الملاحة الجوية بواسطة بيان أثر صادر عن الايكاو لمساعدة الدول في تقييم هذه المقترحات وكذلك تيسير وضع الدول لبيانات أثر مرتبطة بذلك عند إدراج القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو في لوائحها.
- ٢) وينبغي أن تنظر الايكاو في تحسين سهولة استخدام الملاحق وغيرها من الوثائق عن طريق الاستفادة من أدوات مثل وصلات الإحالة في النسخ الإلكترونية.

٢- التوصية ٥/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيتين التاليتين:

أ) إدارة السلامة

- ١) يتعين على الايكاو أن تضع، بالتعاون الوثيق مع الدول والمنظمات الدولية والوطنية، ملحقاً جديداً مكرّساً لعمليات ومسؤوليات إدارة السلامة التي تتناول مسؤوليات الدول بشأن إدارة السلامة الموضوعية في إطار برنامج الدولة للسلامة.
- ٢) وينبغي أن ييسّر ملحق إدارة السلامة الجديد تقديم الدول والناقلين الجويين لمعلومات السلامة لجمهور المسافرين، بالإضافة إلى تحديد مسؤوليات السلامة الرفيعة المستوى الملقاة على عاتق الدول.

(ب) وضع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

(١) يتعين على الايكاو وضع منهجية لتقييم الأثر لاستخدامها عند اقتراح قواعد وتوصيات دولية جديدة أو إجراءات جديدة لخدمات الملاحة الجوية.

(٢) وينبغي للايكاو أن تكفل التوزيع الواسع النطاق للمعلومات المتوفرة المرتبطة بوضع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بواسطة استخدام الأدوات والمناهج القائمة.

الموضوع ٣: مسائل السلامة الأخرى

الموضوع الفرعي ٣-١: مواءمة القواعد والعمليات لمعالجة مسائل السلامة الأخرى
HLSC 2010-WP/87

١-١ الاستنتاج ١/٣

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) هناك حاجة إلى نظم متسقة عالمياً للتصديق أو الموافقة أو القبول من جانب الدولة. وينبغي أن تقوم هذه النظم على مقتضيات السلامة فقط مع مراعاة المبادرات الإقليمية، لتيسير إقرار واعتماد الدول الأخرى للشهادات والموافقة أو القبول بشأن شهادات المشغلين الجويين ومؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة ونظم ومنتجات إدارة السلامة؛

(ب) ينبغي أن تقوم جهود الاتساق على البيانات؛

(ج) إن تبادل المعلومات فيما بين الدول المتعاقدة هو أمر أساسي للمحافظة على الثقة وتيسير الاعتراف بشهادات المشغلين الجويين ومؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة التابعة للدول الأخرى؛

(د) إن المؤتمر يعترف ويدعم دور المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في التخفيف من الأعباء الإدارية والمالية التي يتكبدها قطاع الصناعة لإقرار مؤسسات الصيانة ومؤسسات التدريب وللاعتراف بشهادات الطراز؛

١-٢ التوصية ١/٣

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) إمكانية إطلاع الدول وقطاع الصناعة على المعلومات والحصول على المساعدة والشفافية وتبادل المعلومات

(١) ينبغي أن تتعاون جميع الدول المتعاقدة وأصحاب المصلحة المعنيين لكفالة تبادل المعلومات الكافية للإدارة السليمة لعملية إقرار شهادات المشغل الجوي ومؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة. وتحتاج الدول المتعاقدة وجميع أصحاب المصلحة في قطاع الطيران المدني إلى معلومات مفصلة بالقدر الكافي بغية المحافظة على الثقة المتبادلة؛

(ب) التحقق

(١) أن تتحقق الدول من أن الشروط التي تفر بموجبها الدول الأخرى مؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة، وتضطلع بمسؤولياتها المتعلقة بالمراقبة، أن تضاهاي على الأقل قواعد الايكاو القياسية قبل إقرار و/أو اعتماد مؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة؛

(٢) وينبغي وضع إرشادات بطريقة تسمح بإجراء الدول لعمليات تدقيق تنظيمية مشتركة.

(ج) الموافقة والقبول والاعتراف

(١) ينبغي للايكاو إنشاء فرق خبراء لوضع إطار عمل وشروط للاعتراف بالشهادات أو حالات الموافقة أو قبول شهادات المشغلين الجويين ومؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة ونظم ومنتجات إدارة السلامة؛

(٢) وعند وضع الايكاو لصلاحيات فرق الخبراء، ينبغي أن تأخذ في حسابها الأفكار التي وردت في ورقة العمل المقدمة في إطار هذا البند وفي أثناء المناقشة التي تلت ذلك.

الموضوع الفرعي ٣-٢: مبادرات السلامة الناشئة عن الحوادث الأخيرة

HLSC 2010-WP/88

١- الاستنتاج ٢/٣

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) أعاد المؤتمر التأكيد على وجوب التحقيق معمقاً في جميع الحوادث لضمان الاستفادة من الدروس وإدخالها في إطار السلامة؛

(ب) ليس من المقبول أن يتعذر إكمال التحقيق في حادث ما بسبب النقص في البيانات المسجلة. ونتيجة لذلك، ينبغي على الايكاو باعتبارها مسألة ذات أولوية متابعة استعراض القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات بهدف الاقتراح على نظر الدول أي تعديل قد يكون ضروريا لضمان توفير البيانات الضرورية التي تدعم التحقيق في الحوادث، بما في ذلك وضع الأحكام التي تسمح باستخراج البيانات والمعلومات من مسجلات رحلات الطائرات؛

(ج) ينبغي على الايكاو أيضا تقييم التغييرات التي قد تكون ضرورية لتحسين المراقبة ورصد الرحلات الجوية والاتصالات في المناطق النائية في المحيطات البعيدة، بما في ذلك خدمات البحث والإنقاذ المناسبة وفي الوقت المناسب واستعراض القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات حسب الضرورة.

- د) ينبغي على الايكاو استعراض الأحكام والإرشادات الحالية المتعلقة بالأنشطة على متن الطائرات في أثناء الرحلات، من أجل تقييم الإجراءات الأخرى الواجب اتخاذها؛
- هـ) ينبغي على الايكاو تقديم أحدث المعلومات بشأن الموضوع المذكور أعلاه إلى الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢- التوصية ٢/٣

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

- أ) ينبغي على الايكاو الاستمرار باستعراض القواعد القياسية والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية؛ باعتبارها مسألة ذات أولوية، بهدف ضمان توفر البيانات الضرورية لدعم التحقيقات في الحوادث والوقائع للمحققين، بما في ذلك وضع الأحكام التي تسمح باسترجاع سجلات بيانات مسجلات الرحلات الجوية؛
- ب) وينبغي على الايكاو استعراض القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات استعراضاً يتسم بالأولوية لتحسين المراقبة ورصد الرحلات الجوية واتصالات الطائرات العاملة في المناطق النائية في المحيطات البعيدة، وتوفير خدمات بحث وإنقاذ مناسبة وفي الوقت الملائم في المجالات التي تحتاج إليها؛
- ج) وينبغي على الايكاو إجراء مراجعة تتسم بالأولوية للمتطلبات الحالية بشأن تصميم الأنشطة على متن الطائرات، والقوائم المرجعية وإجراءات التشغيل القياسية، مع التركيز على المراحل الحرجة من عمليات الرحلات الجوية، من أجل القيام، بالاستناد إلى مبدأ إدارة السلامة، بتقييم الإجراءات الأخرى الواجب إتخاذها.
- د) وينبغي للايكاو أن تحت الدول على إتخاذ إجراءات عاجلة لتناول مسائل السلامة الناشئة عن الحوادث ولاسيما تلك الإجراءات التي يمكن أن تسفر عن فوائد مباشرة للسلامة وذات تكلفة تنفيذ معقولة. وقد يتمثل أحد هذه الإجراءات في زيادة عمر بطارية ULB من ٣٠ يوماً إلى ٩٠ يوماً.
- هـ) ويتعين على الايكاو حث الدول، بشكل يتسم بالأولوية، لاتخاذ كافة التدابير الضرورية لاستخدام التكنولوجيا المتوفرة للطائرات والمحطات الأرضية بغية التمكن من توفير اتصالات ومراقبة دائمة فوق المحيطات والمناطق النائية، بما فيها تعديل الإجراءات الخاصة بإخطار العاملين الرئيسيين؛
- و) ينبغي على الايكاو توفير معلومات حديثة بشأن المواضيع المذكورة أعلاه في تقرير يقدم إلى الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية.

الموضوع الفرعي ٣-٣: أي مسائل أخرى متعلقة بالسلامة
HLSC 2010-WP/89

١- الاستنتاج ٣/٣

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) التعاون في مجال مراقبة السلامة

(١) تضطلع منظمات مراقبة السلامة الإقليمية (RSOOs) بدور متزايد الأهمية في دعم الدول من أجل الوفاء بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة؛

(٢) تحتاج الايكاو إلى الدعم من أجل تعزيز استدامة منظمات مراقبة السلامة الإقليمية؛

(٣) ينبغي البحث عن حلول بديلة للدول التي لا تسمح أوضاعها بإنشاء منظمات لمراقبة السلامة الإقليمية؛

(٤) تدعو الحاجة لتحديث الإرشادات بشأن منظمات مراقبة السلامة الإقليمية المتضمنة في وثيقة الايكاو Doc 9734، دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (ب) - إنشاء وإدارة إقليمي لمراقبة السلامة الجوية، وبالأخص فيما يتعلق بالإرشادات بشأن التمويل المستدام لمنظمات مراقبة السلامة الإقليمية ونماذج أعمالها الخاصة؛

(ب) مقترحات منسقة بشأن التدريب والجيل القادم من فنيي الطيران

(١) ينبغي أن تُبذل الجهود من أجل زيادة تحسين كفاءة ومهارة العاملين في حقل الطيران، ولضمان تعزيز تدريب فنيي الطيران لكي يتماشى مع متطلبات الإجراءات الجديدة والتكنولوجيات المعقدة؛

(٢) وينبغي على الدول وصناعة الطيران أن تؤيد عمل فرقة العمل المعنية بالجيل لفنيي الطيران (NGAP)، بما في ذلك العمل بشأن تحسين تدريب الطيارين لتلبية الطلب على الإجراءات الجديدة والتكنولوجيا المتزايدة التعقيد؛

(٣) وتدعو الحاجة لدعم توصيات فرقة العمل لتطوير المتطلبات المبنية على أساس الكفاءة، لإدخالها ضمن القواعد القياسية والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب PANS/TRG، وكذلك كموايد إرشادية حسب المقتضى.

(ج) تسليم وتعليق وإلغاء شهادات الطراز

(١) تدعو الحاجة إلى فهم دولي مشترك لكيفية تقديم تعليمات إلى دول السجل فيما يتعلق بالتصاميم ذات الصلة بصلاحيات الطائرات للطيران في حال تعليق أو تسليم أو إلغاء الترخيص لهذا النوع من التصاميم من قبل دولة التصميم.

(د) تحسين سلامة عمليات الاقتراب والهبوط

(١) شهدت عمليات الاقتراب والهبوط تاريخيا عددا مرتفعا من الحوادث المميتة، وحددت عمليات الاقتراب غير المستقر كعامل مسبب في غالبية حوادث ووقائع الاقتراب والهبوط. وتدعو الحاجة إلى جهد منسق من قبل جميع الأطراف لمعالجة هذه المسألة؛

(٢) لا تزال سلامة مدارج المطارات إحدى تحديات الطيران الكبرى، وينبغي بذل جميع الجهود العملية لوقف الإغارة على المطارات في جميع أنحاء العالم.

(هـ) توفر مواد إرشادية للايكاو بجميع اللغات الرسمية للايكاو

(١) وافق المؤتمر على أهمية ترجمة وثائق الايكاو التي تتعلق بالسلامة إلى جميع لغات المنظمة.

(و) وضع مواد إرشادية بشأن القيام بعمليات تدقيق في نظم إدارة السلامة بالاستناد إلى إدارة أداء السلامة

(١) ينبغي على الايكاو أن تضع مواد إرشادية لتضمينها في دليل الايكاو لإدارة السلامة، فيما يتعلق بالقيام بعمليات تدقيق في نظم إدارة السلامة بالاستناد إلى إدارة أداء السلامة.

(ز) تمويل مبادرة إطار السلامة للايكاو

(١) نحتاج دول ومناطق عديدة من العالم، بما فيها أفريقيا، إلى المساعدة في تطوير مستويات مستدامة لسلامة الطيران، وبالأخص في تطوير نماذج تمويل تضمن الاستدامة في توفير الهياكل الأساسية والخدمات لتنفيذ أنشطة نقل جوي مناسبة.

٢- التوصية ٣/٣

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) ترتيبات مراقبة السلامة الإقليمية

(١) ينبغي على الدول مساندة الايكاو في الجهود الرامية إلى تعزيز تطوير واستدامة منظمات مراقبة سلامة إقليمية؛

(٢) وينبغي على الدول أن تشارك في منظمات مراقبة السلامة الإقليمية وأن تدعمها كلما كان ذلك ممكناً؛

(٣) وينبغي على الايكاو أن تستكشف تطوير حلول بديلة في الحالات التي يكون تطوير منظمات مراقبة سلامة إقليمية متعذراً؛

(٤) وينبغي على الايكاو أن تقوم بتحديث الإرشادات الخاصة بمنظمات مراقبة السلامة الإقليمية في وثيقة الايكاو Doc 9734، دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (ب) - إنشاء وإدارة جهاز إقليمي لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك الإرشادات المتعلقة بتمويل مستدام لمنظمات مراقبة السلامة الإقليمية. ونماذج أعمالها الخاصة.

ب) مقترحات منسقة بشأن التدريب والجيل القادم لفنيي الطيران

١) ينبغي على الدول أن تدعم فرقة العمل المعنية بالجيل القادم لفنيي الطيران، بما فيها الأعمال المتعلقة بتعزيز تدريب الطيارين لتلبية الطلب على الإجراءات الجديدة والتكنولوجيا المتزايدة التعقيد.

ج) تسليم وتعليق وإلغاء شهادات الطراز

١) وينبغي على الايكاو أن تنظر في تشكيل فريق من الخبراء لتسهيل تطوير عملية تقييم مسؤوليات دولة التصميم عندما يتم تعليق أو تسليم أو إلغاء شهادات الطراز.

د) تحسين سلامة عمليات الاقتراب والهبوط

١) ينبغي على الايكاو أن تستمر في جهودها لدعم تنفيذ مبادرات يمكن أن تحسّن السلامة في جميع مراحل الرحلة الجوية، مثل الملاحة الجوية القائمة على أساس الأداء أو نظم رؤية محسّنة للرحلات الجوية؛

٢) وينبغي على الدول مساندة الاقتراح الداعي إلى عقد اجتماعات قمة إقليمية لسلامة مدارج المطارات الدولية بتأييد ومؤازرة الايكاو.

هـ) توفر مواد إرشادية للايكاو باللغات الرسمية للايكاو

١) ينبغي على الايكاو وضع سلم أولويات لتخصيص مواردها المحدودة للترجمة بالاستناد إلى المخاطر التي تواجه مجتمع الطيران. وينبغي أن تكون الوثائق المتعلقة بالسلامة أولوية على الوثائق الداخلية.

و) وضع مواد إرشادية بشأن القيام بعمليات تدقيق في نظم إدارة السلامة بالاستناد إلى إدارة أداء السلامة

١) ينبغي على الايكاو وضع مواد إرشادية لتضمينها في دليل الايكاو لإدارة السلامة، بشأن القيام بعمليات تدقيق في نظم إدارة السلامة بالاستناد إلى إدارة أداء السلامة.

ز) تمويل مبادرة إطار السلامة للايكاو

١) ينبغي على الايكاو أن تعمل مع الدول والمنظمات الإقليمية التي تحتاج إلى مساعدة في تطوير نماذج تمويل مناسبة لضمان توفير الهيكلية الأساسية والخدمات المستدامة بالاستناد إلى مستوى النشاط من أجل تنفيذ أنشطة نقل جوي مناسبة.

— انتهى —

ISBN 978-92-9231-523-8



9

7 8 9 2 9 2 3 1 5 2 3 8