



## الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

### تقرير اللجنة الفنية

#### عن

الجزء العام وعن البنود ٢٦ و ٢٧ و ٢٨ و ٢٩ من جدول الأعمال  
(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

أقرت اللجنة الفنية التقرير المرفق عن الجزء العام وعن البنود ٢٦ و ٢٧ و ٢٨ و ٢٩ من جدول الأعمال. ويوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرار ١/٣٧ و ٢/٢٧.

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



## تقرير اللجنة الفنية إلى الجمعية العمومية

### معلومات عامة

- ١ - عقدت اللجنة الفنية سبع جلسات في الفترة من ٢٦ سبتمبر إلى ١ أكتوبر ٢٠١٣.
- ٢ - انتخب السيد أزهار الدين أ. رحمان (ماليزيا) رئيساً للجنة في الجلسة العامة الثانية للجمعية العمومية. وانتخبت اللجنة الفنية في جلستها الأولى السيد بيوتر أولوفسكي (بولندا) نائباً أول للرئيس بناء على ترشيح من تركيا وبنثنية من جزر البهاما. وانتخبت اللجنة أيضاً لواء الكتيبة الجوية لويس كوامبرا بوش (بوليفيا)، بناء على ترشيح من تركيا وبنثنية من جزر البهاما، نائباً ثانياً للرئيس.
- ٣ - وحضر ممثلون من نحو ١٧٠ دولة متعاقدة و٤٥ وفداً مراقباً جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة الفنية.
- ٤ - وكانت أمينة اللجنة الفنية السيدة نانسي ج. غراهام، مديرة إدارة الملاحة الجوية. وعمل السيد م. العامري، نائب مدير، رصد وإدارة السلامة، والسيد ف. غالوتي، نائب مدير، وضع المعايير والهياكل في مجال السلامة كنايين لأمانة اللجنة. وعملت السيدة دنيز كوبر مساعدة للجنة وكذلك كل من:

السيد ي. وانغ، رئيس قسم المطارات (AGA)  
السيد م. كوستا، رئيس قسم التحقيق في الحوادث (AIG)  
السيد م. حمادي، رئيس قسم التدريب على سلامة الطيران (AST)  
السيد ك. دالتون، رئيس قسم إدارة الحركة الجوية (ATM).  
السيد ه. غوردجي، رئيس قسم الرقابة والرصد المستمر (CMO)  
السيدة ك. روني، رئيسة قسم البضائع الخطرة (DGS)  
السيد ر. ماكفارلن، رئيس قسم الاتصالات والملاحة والاستطلاع (IIM)  
السيد م. فوكس، رئيس قسم عمليات الطيران (OPS)  
السيد م. فريدنبورغ، رئيس قسم دعم التنفيذ والتنمية - السلامة (ISD/SAF)  
السيد ج. إلسون، رئيس قسم الإدارة المتكاملة للسلامة (ISM)  
السيد أ. إيفانس، رئيس قسم طب الطيران (MED)  
الدكتور ج. بروك، رئيس قسم الأرصاد الجوية (MET)  
السيد ي. فتّاح، رئيس وحدة أدوات الدول لسلامة الطيران (SAST)  
وأفراد آخرين من الأمانة العامة للايكاو.

### جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٥ - وافقت الجمعية العمومية على وقف إعداد محاضر لجلسات اللجنة الفنية خلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٦ - ونظرت اللجنة الفنية في بنود جدول الأعمال التالية:

البند ٢٦: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و٢٠١١ و٢٠١٢  
البند ٢٧: سلامة الطيران - السياسة العامة

- البند ٢٨ : سلامة الطيران - توحيد المقاييس  
البند ٢٩ : سلامة الطيران - الرصد والتحليل  
البند ٣٠ : سلامة الطيران - دعم التنفيذ  
البند ٣١ : سلامة الطيران - القضايا الناشئة  
البند ٣٢ : الملاحة الجوية - السياسة العامة  
البند ٣٣ : الملاحة الجوية - توحيد المقاييس  
البند ٣٤ : الملاحة الجوية - الرصد والتحليل  
البند ٣٥ : الملاحة الجوية - دعم التنفيذ  
البند ٣٦ : الملاحة الجوية - القضايا الناشئة  
البند ٣٧ : التقدم المحرز بخصوص الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة AFI)  
البند ٣٨ : المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

٧ - الوثائق وورقات العمل المرتبطة بأعمال اللجنة الفنية مدرجة حسب بنود جدول الأعمال في تذييل هذا التقرير.

٨ - وترد الإجراءات التي اتخذتها اللجنة الفنية فيما يتعلق بكل بند من بنود جدول الأعمال في الفقرات التالية. ورُتبت المواد حسب تسلسل بنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة الفنية.

البند ٢٦ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢

١-٢٦ استعرضت اللجنة الفنية الأجزاء التي تقع ضمن نطاق اختصاصها من تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢ ومن التقرير الإضافي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من العام ٢٠١٣ (الوثائق Doc 9952 و 9975 و 10001 ووثيقة الإضافة (Supplement)).

٢-٢٦ وأحاطت اللجنة علماً، بدون أن تبدي تعليقات، بالأعمال المنفذة في مجال الملاحاة الجوية خلال السنوات الثلاث الماضية، على النحو المبين تحت بندي "السلامة" و"حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي" من الأهداف الاستراتيجية في مجال النقل الجوي، وأعربت عن امتنانها.

-----



**البند ٢٧ من جدول الأعمال: السلامة الجوية - السياسة العامة**

٢٧-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/92، المقدمة من المجلس، والتي تتضمن استراتيجية شاملة للسلامة الجوية. وقدمت الورقة الطبعة الأولى من الخطة العالمية المنقحة للسلامة الجوية كي توافق الجمعية العمومية عليها. وتحافظ الخطة العالمية المحدثة للسلامة الجوية على الاستمرارية مع النسخة التي قبل بها المجلس في عام ٢٠٠٧ ويجرى تعديلها لإدخال الأهداف القريبة والمتوسطة والطويلة الأجل التي تستخدم فيها أربعة عناصر تمكينية رفيعة المستوى لتعزيز الأداء فيما يتصل بالسلامة.

٢٧-٢ واستعرضت اللجنة الورقة A38-WP/249، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، والتي تشير إلى ضرورة وجود عمليات منسقة عالمياً للتخطيط الاستراتيجي، بما في ذلك إيلاء الأولوية لهدي الكفاءة والسلامة. ودعت الورقة إلى الموافقة على الخطة العالمية للسلامة الجوية، والخطة العالمية للملاحة الجوية، فضلاً عن وضع إطار إقليمي لترتيب الأولويات فيما بين حزم التحسينات في الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٢٧-٣ واستعرضت اللجنة الورقة A38-WP/213، المقدمة من أعضاء اللجنة الأفريقية للطيران المدني، والتي توفر تقريراً عن نتائج مؤتمر الوزراء المعني بالسلامة الجوية المعقود في تموز/يوليو ٢٠١٢. وأوضحت الورقة أن الدول الأفريقية تؤيد موافقة الجمعية العمومية على الخطة العالمية للسلامة الجوية، وطلبت إلى جميع الدول تحقيق الغايات القريبة الأجل بحلول عام ٢٠١٧. وحثت الورقة أيضاً الإيكاو على وضع خرائط الطريق فيما يتصل بتنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية، وحثت الدول الأفريقية على تنفيذ الأهداف المتصلة بتلك الخطة.

٢٧-٤ وأيدت جميع الوفود التي أخذت الكلمة فكرة التصديق على الخطة العالمية لسلامة الطيران. وجرى تسليط الضوء على دور المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) في تيسير تنفيذ الخطة على الصعيد الإقليمي، وأيضاً على ضرورة العمل الآن على وضع خرائط طريق إقليمية.

٢٧-٥ وجرى التسليم بضرورة المواءمة بين التنفيذ والتخطيط الاستراتيجي، وأعرب عن التأييد للورقة A38-WP/249، التي دعت إلى الموافقة على الخطة العالمية للسلامة الجوية، والخطة العالمية للملاحة الجوية، وكذلك الإطار الإقليمي لترتيب الأولويات فيما بين حزم التحسينات على الخطة العالمية للملاحة الجوية. وعلاوة على ذلك تكلمت وفود عديدة مؤيدة للورقة A38-WP/213، التي شددت على ضرورة التعاون المستمر بين الإيكاو والجهات المعنية بالطيران في أفريقيا.

٢٧-٦ وبعد أن استعرضت اللجنة الورقات A38-WP/92 و A38-WP/249 و A38-WP/213، وافقت على التوصية بأن توافق الجمعية العمومية على الطبعة الأولى من الخطة العالمية المنقحة للسلامة الجوية (الخطة العالمية للسلامة الجوية، الوثيقة 10004)، وأهدافها، ودعم المبادرات المتعلقة بالسلامة. واتفقت اللجنة على أن توصي بإجراء تعديلات على القرارين الحاليين للجمعية العمومية ٣٧-٤ و ٣٧-١٢ كي يبيننا التوجيه الاستراتيجي العالمي المنسق في مجال السلامة والملاحة الجوية.

٢٧-٧ واستعرضت اللجنة الورقة A38-WP/98، المقدمة من الولايات المتحدة، والتي تشير إلى الفوائد الناشئة عن التعاون فيما بين الحكومات والصناعة، بما في ذلك أعمال مجموعات الإيكاو الإقليمية لسلامة الجوية للتصدي للأخطار التي تتهدد السلامة على الصعيد الوطني. وأشارت الورقة إلى ضرورة تحسين عملية الإبلاغ عن المسائل المتصلة بالسلامة، وأهمية وضع وسائل حماية مناسبة لمصادر هذه المعلومات كوسيلة لتعزيز التبادل الناجع والفعال لمعلومات السلامة. وأيدت الورقة المبادئ الواردة في الطبعة الأولى من الخطة العالمية المنقحة للسلامة الجوية، وشجعت على التعاون في وضع التعديلات في المستقبل.

٢٧-٨ واستعرضت اللجنة الورقة A38-WP/84، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). وقدمت هذه الورقة منظورا إقليميا لترتيبات السلامة، ودعت الجمعية العمومية إلى كفالة تحقيق الفوائد التي يمكن جنيها عن طريق التعاون الإقليمي والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة على نحو كاف في أنشطة الايكاو، ولاسيما في نهج الرصد المستمر وفي الملحق التاسع عشر بشأن إدارة السلامة.

٢٧-٩ واستعرضت اللجنة الورقة A38-WP/191، المقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية وتطورها. وعلاوة على أهمية العناصر التمكينية لتعزيز الأداء فيما يتصل بالسلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، شددت الورقة على قيمة المبادرات التي ينفذها قطاع الطيران والجهات المعنية. واقترحت الورقة وضع آلية للتنسيق بين هذه الجهات ولتجميع مبادرات السلامة وذلك بغية استحداث أدوات للتخطيط واتخاذ القرارات ووضع خرائط طرق لمساعدة المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والدول والصناعة في تحقيق الاتساق في الأولويات وتخصيص الموارد في إطار الخطة العالمية لسلامة الطيران.

٢٧-١٠ وأعرب عن تأييد واسع النطاق للورقات A38-WP/84 و A38-WP/98 و A38-WP/191 التي تدعو إلى تعزيز التعاون الإقليمي ووضع مواد توجيهية لتيسير تنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية. وأعرب أحد المندوبين عن القلق إزاء تواتر التعديلات على الخطة، واقترح تنقيح الخطط العالمية مرة كل ثلاث سنوات. وأعربت الدول بعد ذلك عن الحاجة إلى أن تحدد الايكاو إجراءات محددة لتعديل الخطة العالمية للسلامة الجوية في المستقبل، مع السماح بمستوى مناسب لمشاركة الدول والمنظمات الدولية.

٢٧-١١ وبعد أن استعرضت اللجنة الورقة A38-WP/84 اتفقت على اقتراح تعديلات على قرار الجمعية العمومية الحالي ٣٧-٨ (يرجى الرجوع إلى تقرير البند ٣٠ من جدول الأعمال للاطلاع على النص المنقح لقرار الجمعية العمومية ٣٧-٨). واتفقت اللجنة كذلك على إعادة تأكيد وتعزيز فوائد التعاون الإقليمي والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية فيما يتعلق بتنفيذ نهج الرصد المستمر لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وأحكام الملحق التاسع عشر.

٢٧-١٢ واتفقت اللجنة، بعد أن استعرضت الورقة A38-WP/191 واستنادا إلى ما جرى من مناقشات، على تأييد وضع واستخدام أفضل الممارسات في الصناعة، وإنشاء آلية لتحقيق مشاركة الجهات المعنية، فضلا عن التعديلات المقبلة على الخطة العالمية للسلامة الجوية. وسيجال إلى نظر المجلس، مع مراعاة حدود الميزانية، الاقتراح الرامي إلى وضع أدوات للتخطيط واتخاذ القرارات لمساعدة المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والدول والصناعة في تحقيق الاتساق بين الأولويات وتخصيص الموارد في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية، وكذلك تجميع قائمة بما يوجد من مبادرات السلامة والدروس المستفادة.

٢٧-١٣ واتفقت اللجنة بعد أن استعرضت الورقات A38-WP/92 و A38-WP/84 و A38-WP/98 و A38-WP/191 على أن تشمل نقاط تركيز المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة الذي أعلنت عنه الايكاو والمزمع عقده في كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ جملة أمور من بينها تحديد توصيات بتعديلات على الخطة العالمية للسلامة الجوية يجري وضعها عن طريق عملية تشاورية مع الدول والمنظمات الدولية.

٢٧-١٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/173، التي قدمتها أستراليا والتي تتناول العمل الحالي والمستقبلي للايكاو فيما يتصل باستخدام معلومات السلامة وحمايتها على النحو الملائم. وتضمنت الورقة تقريرا عن العمل الذي قامت به فرقة العمل المتعددة التخصصات المعنية بحماية معلومات السلامة (SIP TF)، التي أنشئت بغرض تقديم توصيات لوضع أحكام جديدة من جانب الايكاو أو تعزيز الاحكام الموجودة لدى المنظمة لحماية معلومات السلامة. وأشارت الورقة إلى أهمية كفالة أن تقوم أجهزة الايكاو الملائمة بالنظر في العمل الذي اضطلعت به فرقة العمل عند وضع أو تعزيز الأحكام والمواد

الإرشادية. وأوصت الورقة كذلك بإدخال تعديلات على قراري الجمعية العمومية ٣٧-٢ و ٣٧-٣ على نحو يعكس ما حققته فرقة العمل من إنجاز في أداء مهامها.

٢٧-١٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/223 التي قدمتها البرازيل، والتي تعرض النهج الذي تتبعه البرازيل فيما يتصل بحماية معلومات السلامة. واقترحت الورقة أن تقوم الدول الأخرى بالنظر في الأخذ بإجراءين استراتيجيين تنفذهما البرازيل بالفعل، يشملان إدخال تعديلات على التشريعات في مجال الطيران والقيام ببرامج تدريبية للقضاة ومن يتولون منصب المدعي العام تتناول دور الجهاز القضائي في سلامة الطيران. وطلبت الورقة من الجمعية العمومية إقرار اقتراح بأن تقوم الايكاو بوضع مواد إرشادية إضافية فيما يتصل بحماية معلومات السلامة لدعم المبادرات التعليمية المذكورة.

٢٧-١٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/280, Revision 1، التي قدمتها جمهورية كوريا والتي تتناول تنفيذ ضمانات للمخبرين في إطار نظام للإبلاغ الطوعي. واقترحت الورقة أن تقوم الايكاو بوضع توصيات للدول بإدراج المبادئ غير العقابية في تشريعاتها بدلا من جعلها مبادئ إرشادية إدارية. وتطلب الورقة كذلك القيام بوضع مبادئ إرشادية لإيجاد الثقافة العادلة وتيسيرها، إلى جانب لائحة موحدة بالقضايا التي ينبغي أن تخضع للإبلاغ الإلزامي أو الطوعي عن الحوادث.

٢٧-١٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل التي قدمتها الولايات المتحدة والبرازيل A38-WP/102، والتي تتناول حماية مصادر معلومات السلامة. وناقشت الورقة الحاجة إلى تأمين أنواع مختلفة من الحماية لمصادر معلومات السلامة وشجعت على وضع مواد إرشادية في مسعى لتنفيذ أوجه الحماية القانونية حتى يتسنى تبني مبادئ ناجحة لإدارة السلامة.

٢٧-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/296 التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل بشأن إقامة الثقافة العادلة في نظم الإبلاغ. وطلبت الورقة من الجمعية العمومية أن تعترف بالدور القيم الذي تقوم به الثقافة العادلة في السلامة الجوية وطلبت من الايكاو رصد واستعراض مسألة إقامة الثقافة العادلة ونظم الإبلاغ غير العقابية. ودعت الورقة الايكاو أيضا إلى تحديد أي عوائق من شأنها أن تحول دون تنفيذ نظم الإبلاغ غير العقابية وأن توفر مواد إرشادية للدول التي لم تقم بعد بالعمل بهذه النظم.

٢٧-١٩ ويعد أن استعرضت اللجنة ورقات العمل A38-WP/102، و A38-WP/173 و A38-WP/223 و A38-WP/280 و Revision 1 وافقت على التعديلات المقترحة لقراري الجمعية العمومية ٣٧-٢ و ٣٧-٣ التي تعكس النتائج والتوصيات الصادرة عن فرقة العمل المعنية بحماية معلومات السلامة، التي ينبغي أن يسترشد بها العمل المستقبلي الذي تقوم به هيئات الايكاو في هذا الصدد، ومنه بالخصوص مواصلة تطوير الملحق التاسع عشر. وأقرت الجمعية العمومية كذلك بأهمية إعداد مواد إرشادية إضافية يمكن أن تستخدم لاطلاع خبراء السلامة الطيران والسلطات القضائية بالحاجة إلى كفاءة التوازن بين حماية معلومات السلامة واستخدامها.

٢٧-٢٠ وفيما يتعلق بالمبادرات في مجال حماية مصادر المعلومات من نظم الإبلاغ الطوعي عن الحوادث وفي مجال تعزيز ثقافة السلامة، انفتحت اللجنة على إحالة هذه المسائل على المجلس لبحثها ومواصلة تطوير القواعد والتوصيات الدولية والوثائق الداعمة.

٢٧-٢١ وقدمت الأمانة العامة ورقة المعلومات A38-WP/80.

٢٧-٢٢ وفي ضوء المناقشة التي جرت وافقت اللجنة على عرض القرار التالي على الجلسة العامة لاعتماده:

#### القرار ١/٢٧: حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع

لما كان الغرض الرئيسي للمنظمة هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

ولما كان من الضروري التسليم بأن الغرض من التحقيق في الحوادث والوقائع ليس إلقاء اللوم أو تحميل المسؤولية؛  
وإن تدرك ضرورة إتاحة جميع المعلومات ذات الصلة لمحققي الحوادث لتسهيل تحديد الأسباب و/أو العوامل المساهمة في  
الحوادث والوقائع بما يتيح اتخاذ الإجراءات الوقائية؛

وإن تدرك أن منع وقوع الحوادث أمر ضروري للمحافظة على الثقة المستمرة في النقل الجوي؛

وإن تدرك أن انتباه الجمهور سيظل مركزا على إجراءات التحقيق التي تجريها الدولة، بما في ذلك طلبات الاطلاع على سجلات  
الحوادث والوقائع؛

وإن تدرك أن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع من الاستخدام غير المناسب أمر ضروري لضمان التوفير المستمر لجميع  
المعلومات ذات الصلة لمحققي الحوادث في المستقبل؛

وإن تدرك أن استخدام المعلومات المستقاة من التحقيقات في الحوادث، في المحاكمات العقابية، والمدنية، والإدارية والجنائية  
ليست طريقة للحفاظ على السلامة الجوية أو تحسينها؛

وإن تدرك أن التدابير المتخذة حتى الآن لضمان حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع قد لا تكون كافية، ومع الإحاطة علما  
بإصدار الايكاو لإرشادات قانونية وغير ذلك من الإرشادات لمساعدة الدول في هذا الصدد؛

وإن تدرك أن الإرشادات القانونية الواردة في الإضافة (هـ) بالملحق الثالث عشر، والإضافة (ب) بالملحق التاسع عشر ستواصل  
مساعدة دول عديدة على وضع وتنفيذ وسائل لحماية سجلات بعض الحوادث والوقائع من الاستخدام غير المناسب؛

وبالنظر إلى أن ثمة حاجة لتحقيق توازن بين الحاجة لحماية معلومات السلامة والحاجة لإقامة العدل بصورة سليمة، وإلى أن  
الحماية ينبغي أن تكون على مستوى يتناسب مع طبيعة المعلومات التي يوفرها كل مصدر، وكذلك مع الهدف من وراء إنشاء  
هذه المعلومات؛

وإن تضع في الاعتبار أن سلطات التحقيق في الحوادث وسلطات الطيران المدني أقرت بالحاجة لأن تقوم الايكاو بالمزيد من  
الدراسة بشأن حماية معلومات السلامة؛

وإن تقر بأن فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات المنشأة عملا بالتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران  
لعام ٢٠١٠ وطبقا للقرار ٣٧-٢ قد أصدرت عدداً من الاستنتاجات والتوصيات فيما يتعلق بالاستخدام المناسب لمعلومات  
السلامة وحمايتها بغرض النظر فيها:

### فإن الجمعية العمومية:

١ - تحث الدول المتعاقدة على الاستمرار بمراجعة قوانينها ولوائحها وسياساتها الرامية إلى حماية بعض سجلات  
الحوادث والوقائع وعلى تعديلها حسب الاقتضاء لإزالة العوائق التي تعرقل عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع، وذلك

امتنالا للفقرة ٥-١٢ من الملحق ١٣، مع مراعاة الإرشادات القانونية لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة التي أصدرتها الايكاو؛

٢- **تكلف** المجلس بأن يقوم، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات وتوصيات فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات ومواصلة العمل استنادا إلى هذه الاستنتاجات والتوصيات، باتخاذ ما يلزم من خطوات لإحراز تقدم حقيقي نحو إعداد أحكام جديدة و/أو معدلة في الملحقين الثالث عشر والتاسع عشرة ووضع المواد الإرشادية ذات الصلة قبل انعقاد الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٢.

### القرار ٢/٢٧: حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل الحفاظ على السلامة الجوية وتحسينها

لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلا في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛

وإن تدرك أهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين الجهات المعنية في شبكة الطيران؛

وإن تدرك أن حماية معلومات السلامة من الاستعمال غير الملائم أمر ضروري لضمان استمرار توافر معلومات السلامة واتخاذ التدابير الوقائية السليمة في الوقت المناسب؛

وإن يساورها القلق إزاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة لفرض الجزاءات وإجراءات الإنفاذ العقابية وقبول هذه المعلومات كأدلة في الإجراءات القضائية؛

وإن تلاحظ أهمية وجود بيئة متوازنة لا تُفرض فيها الجزاءات نتيجة للإجراءات التي اتخذها الموظفون التشغيليون والتي تتناسب مع خبرتهم وتدريبهم ولكن تُفرض عندما يتعذر التسامح في حالة الإهمال الجسيم أو الانتهاكات المتعمدة؛

وإن تعي أن استخدام معلومات السلامة لأغراض غير أغراض السلامة قد يعيق توفير هذه المعلومات بما يؤثر تأثيرا ضارا على السلامة الجوية؛

وإن تعتبر من الضروري تحقيق التوازن بين الحاجة إلى حماية معلومات السلامة والحاجة إلى إقامة العدل على النحو السليم، وأن الحماية ينبغي أن تكون على مستوى يتناسب مع طبيعة المعلومات التي يوفرها كل مصدر، وكذلك مع الهدف من وراء إفشاء هذه المعلومات؛

وإن تدرك أن التقدم التكنولوجي قد جعل من الممكن إنشاء نظم جديدة لجمع بيانات السلامة ومعالجتها وتبادلها، مما نتج عنه ظهور مصادر متعددة لمعلومات السلامة تعد ضرورية للحفاظ على السلامة الجوية وتحسينها؛

وإن تلاحظ أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة إلى القوانين والقواعد والسياسات والممارسات الوطنية في كثير من الدول، قد لا تعالج بشكل واف طريقة حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير المناسب؛

**وإن تلاحظ** قيام الايكاو بإصدار ومواصلة إعداد مواد إرشادية قانونية تهدف إلى مساعدة الدول على سن قوانين ولوائح وطنية، لاستحداث سياسات وممارسات داعمة، لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة بما يسمح بإقامة العدل على النحو السليم؛

**وإن تدرك** أن الإرشادات القانونية الواردة في الإضافة (هـ) بالملحق الثالث عشر والإضافة (ب) بالملحق التاسع عشر ستواصل مساعدة دول عديدة على وضع وتنفيذ وسائل لحماية المعلومات التي تجمع من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة؛

**وإن تعي** أن سلطات الطيران المدني أقرت بالحاجة لأن تضطلع الايكاو بدراسات متواصلة بشأن حماية معلومات السلامة؛  
**وإن تقر** بأن فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات المنشأة عملاً بالتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران لعام ٢٠١٠ وطبقاً للقرار ٣٧-٣ قد اصدرت عدداً من الاستنتاجات والتوصيات فيما يتعلق بالاستخدام المناسب لمعلومات السلامة وحمايتها بغرض النظر فيها:

#### **فإن الجمعية العمومية:**

١ - **تحث** كل الدول المتعاقدة على الاستمرار في فحص تشريعاتها الحالية وأن تعدّل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح وتستحدث السياسات والممارسات الداعمة لحماية المعلومات المستمدة من جميع نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، وذلك بالاستناد قدر الإمكان إلى الإرشادات القانونية وغير ذلك من الإرشادات الصادرة عن الايكاو.

٢ - **تحث** المجلس على التعاون مع الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المختصة على إعداد وتنفيذ إرشادات، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات وتوصيات فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات والأعمال الأخرى المستندة إلى هذه الاستنتاجات والتوصيات، للاستفادة منها في إنشاء نظم فعالة للإبلاغ عن أمور السلامة وإيجاد بيئة متوازنة يمكن فيها الاطلاع بسهولة على المعلومات القيمة المستمدة من كل نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة ذات الصلة مع احترام مبادئ إقامة العدل وحرية المعلومات.

٣ - **تكلف** المجلس بأن يتخذ الخطوات الملائمة للتأكد من تعزيز أحكام حماية المعلومات التي تجمع من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات وتوصيات فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات والأعمال الأخرى المستندة إلى هذه الاستنتاجات والتوصيات، من أجل ضمان واستدامة توافر معلومات السلامة المطلوبة لإدارة السلامة والحفاظ عليها وتحسينها، مع الأخذ في الاعتبار وجوب قيام تفاعل بين السلطات المعنية بالسلامة والسلطات القضائية في نطاق ثقافة الإبلاغ المفتوح.

٤ - **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٣.

-----

**البند ٢٨ من جدول الأعمال: سلامة الطيران - التوحيد القياسي**

٢٨-١ في إطار هذا البند، استعرضت اللجنة الفنية ورقة العمل A38-WP/82، المقدمة من المجلس، والتي تعرض آخر المستجدات عن اعتماد وتنفيذ ملحق الايكاو الجديد في مجال إدارة السلامة. وتبرز هذه الورقة أهمية إدارة السلامة على مستوى الدولة وتسهل تطور أحكام إدارة السلامة في المستقبل. وتشجع الايكاو الدول على المشاركة بفعالية في المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، التي ستحدد الأنشطة دعماً لتنفيذ خطة الملحق التاسع عشر وتقدم تقريراً عن تنفيذ أحكام إدارة السلامة على المستوى الإقليمي.

٢٨-٢ واستعرضت اللجنة الفنية الورقة A38-WP/200، المقدمة من الصين، والتي تبرز خبرتها في تنفيذ نظم إدارة السلامة بالنسبة للمشغلين الجويين ووحدات مراقبة الحركة الجوية وتطبيقها لهذه النظم في المطارات باستخدام إجراءات وأدوات التدقيق المتقدمة في مجال نظم إدارة السلامة. وقد أوصت هذه الورقة بوضع معايير متسقة عالمياً لتدقيق أداء نظام إدارة السلامة، لكي تسترشد بها الدول لمراقبة فعالية تنفيذ نظام إدارة السلامة وأوصت بأن تواصل الدول اهتمامها بالأداء الفعلي لنظام إدارة السلامة، بما يمكن نظام إدارة السلامة من تحقيق النتائج المنتظرة.

٢٨-٣ واستعرضت اللجنة الفنية الورقة A38-WP/329، المقدمة من الاتحاد الروسي، وفيها دعوة إلى الجمعية العمومية كي توصي المجلس بالتعجيل بإعداد واعتماد طريقة موحدة فيما يخص اتخاذ التوصيات والتدابير في مجال السلامة. بالإضافة إلى ذلك، اقترحت هذه الورقة منح صفة القاعدة القياسية للتوصيتين ٦-١١ و ٦-١٢ من الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، مع مراعاة أحكام الملحق التاسع عشر فيما يتعلق بالدول التي تحدد مستوى مقبول من ضمان السلامة.

٢٨-٤ واستعرضت اللجنة الفنية الورقة A38-WP/96، المقدمة من الولايات المتحدة، والتي اقترحت أن تُدمج العناصر الثمانية الحاسمة لنظام الدول لمراقبة السلامة والعناصر الأحد عشر لبرنامج الدول للسلامة من أجل إعداد إطار موحد، وأن تعكس هذا الإدماج الأنشطة المنفذة في إطار نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. بالإضافة إلى ذلك، تناولت الورقة دعم إعداد المعايير اللازمة لتيسير قبول الدول بنظام إدارة السلامة.

٢٨-٥ واستعرضت اللجنة الفنية الورقة A38-WP/199، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية، والتي تقترح وضع إرشادات وتنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل من أجل تناول مسألة تطبيق نظم إدارة السلامة بالنسبة لصغار مقدمي الخدمات. وقدمت جمهورية فنزويلا ورقة ثانية هي الورقة A38-WP/255، التي تبرز الحاجة إلى تنظيم حلقات عمل إضافية من أجل وضع مؤشرات منسقة للسلامة ورسم أهداف مشتركة توافق عليها الدول في الأقاليم وتصميم مؤشرات لمستويات عالمية مقبولة للسلامة لأغراض برامج الدول للسلامة. وستُحال هذه الاقتراحات إلى المجلس بسبب مالها من آثار على الميزانية.

٢٨-٦ واستعرضت اللجنة الفنية الورقة A38-WP/77، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، على حد ما عرضتها المملكة المتحدة. وأيدت الورقة اتباع نهج مرحلي في تنفيذ إدارة السلامة وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات على المستوى الإقليمي، باعتبار ذلك وسيلة للتحقق من أن المزاي التي ينطوي عليها الملحق التاسع عشر متاحة للدول التي تطبق نظم مراقبة السلامة مع مستويات متباينة من النضج.

٢٨-٧ واستعرضت اللجنة الفنية الورقة A38-WP/206، المقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، وتشدد على أهمية تعزيز ثقافة السلامة والحاجة إلى إدراج هذه المبادئ في المراحل المتتالية لإعداد القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات وكذلك فيما يخص تطبيق نظام إدارة السلامة.

٢٨-٨ وأثنت اللجنة على عمل فريق الخبراء المعني بإدارة السلامة، وكان هناك دعم واسع النطاق للملحق التاسع عشر وللنهج المرحلي للتنفيذ الوارد في الخطة العالمية للسلامة الجوية، التي تحدد أولويات النظم الأساسية لمراقبة السلامة داخل كل دولة من الدول كشرط مسبق لتنفيذ برنامج الدولة للسلامة (انظر البند ٢٧ من جدول الأعمال).

٢٨-٩ وشدد مندوبون عن أهمية تنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل وأيضاً وضع الأدوات والإرشادات الإضافية اللازمة لدعم تنفيذ إدارة السلامة، باعتبار ذلك مسألة عاجلة وذات أولوية. كما أحيط علماً بالدور الذي تقوم به المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران في تحديد احتياجات كل إقليم من الأقاليم، مع تيسير تبادل الخبرات والإبلاغ عن التقدم المحرز على المستوى الإقليمي.

٢٨-١٠ ووافقت اللجنة على دمج العناصر الثمانية الحاسمة لنظام الدول لمراقبة السلامة والعناصر الأحد عشر لبرنامج الدول للسلامة من أجل إعداد إطار موحد. غير أن دولاً أوضحت ضرورة العمل على الإبقاء على العناصر الثمانية الحاسمة وتحقيق المواءمة الكاملة بين الإطار المدمج والخطة العالمية للسلامة الجوية. وستتم إحالة هذه المسألة على المجلس لإبداء مزيد النظر فيها.

٢٨-١١ وأشارت اللجنة إلى اعتماد الملحق التاسع عشر وإلى العمل الجاري في مواصلة وضع أحكام بشأن إدارة السلامة، بما في ذلك النظر في العلاقة بين العناصر الحاسمة لنظام الدول لمراقبة السلامة ولبرنامج الدول للسلامة. وأشارت أيضاً إلى استراتيجية تنفيذ الملحق ١٩ وشجعت الدول على المشاركة بنشاط في المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs)، حيث ينبغي تقادي الأزدواجية في الجهود التي لا طائل من ورائها.

٢٨-١٢ وفيما يجري الآن تنقيح مواد الايكاو التدريبية على إدارة السلامة، ستُحال طلبات تنظيم حلقات العمل والحلقات الدراسية على نظر المجلس، وذلك رهنا بالقيود المفروضة على مخصصات الميزانية.

٢٨-١٣ وبعد أن استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/329، المقدمة من الاتحاد الروسي، أشارت إلى الدعم الذي تم الإعراب عنه. وأشارت هذه الورقة إلى التوصيتين ١-٥/٦ و ١-٦/٦ (المقترحتين في اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لعام ٢٠٠٨) اللتين أحرزتا تقدماً تبعاً لذلك. وقد تم التطرق بصفة خاصة إلى التوصية ١-٥/٦ في المرفق ٦ من الطبعة الثانية من دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الجزء الرابع - الإبلاغ (Doc 9756)، صدرت نسخة غير منقّحة في يونيو ٢٠١٣). وقد قام الاتحاد الأوروبي بتحسين التوصية ١-٦/٦ وستُدْرَج أعمال التصنيف الخاصة بتوصيات السلامة في نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع (ADREP) في الوقت المناسب. ويتناول المرفق ٦ (المذكور أعلاه) أيضاً التوصية للتسجيل بوضع واعتماد طريقة موحدة لإضفاء الصبغة الرسمية على توصيات وتدابير السلامة.

٢٨-١٤ وناقشت اللجنة أيضاً اقتراح برفع مستوى الممارستين الموصى بهما ٦-١١ و ٦-١٢ ضمن الملحق الثالث عشر إلى مستوى القاعدة القياسية فضلاً عن توضيح الربط بين هذه الأحكام وأحكام الملحق التاسع عشر المتصلة بضمان سلامة الدولة والموافقة على إحالتها إلى المجلس للنظر فيها.

٢٨-١٥ ولقد قُدمت ورقة معلومات أيضاً من كل من كندا (A38-WP/365)، والجمهورية الدومينيكية (A38-WP/141)، والولايات المتحدة (A38-WP/95)، ووكالة سلامة الملاحة الجوية في إفريقيا ومدغشقر (A38-WP/248) (ASECNA) ومن الأمانة العامة (A38-WP/80).

-----



**البند ٢٩ من جدول الأعمال: سلامة الطيران – الرصد والتحليل**

٢٩-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/50 المقدمة من المجلس، ولاحظت التقدم المحرز في التنفيذ العام لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك الأنشطة التي تم الانتهاء منها خلال مرحلة الانتقال خلال سنتين إلى نهج الرصد المستمر، والتنفيذ التام لنهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في يناير كانون الثاني/ ٢٠١٣. وأيدت اللجنة الأنشطة المستمرة لنهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وحثت الدول على مواصلة التعاون في تنفيذه. وأيدت اللجنة أيضا قرار المجلس عن تشاطر الشواغل البارزة في مجال السلامة الجوية، التي لم تحل حتى الآن، مع الجمهور بدءا من كانون الثاني/يناير ٢٠١٤.

٢٩-٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/150 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية بشأن المرحلة الأولى من تنفيذ الملحق ١٩، واتفقت على أن من الأهمية بمكان وضع توجيهات لمدقي البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بشأن تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها فيما يتعلق بإدارة السلامة. وقد أوصت الأمانة العامة بقبول الخيار (ج) من جملة الخيارات الثلاثة الواردة في هذه الوثيقة. واتفق كذلك، لدى استعراض الورقة A38-WP/209 المقدمة من فنزويلا على أنه ينبغي إعداد مواد توجيهية تحدد السمات التقنية للإطار الإلكتروني لنهج الرصد المستمر، وتوفير توجيه واضح عن كيفية تشغيله واستخدامه. وستحل هذه المسألة إلى المجلس لاستعراضها نظرا لما يترتب عليها من آثار على الميزانية.

٢٩-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/205 المقدمة من سنغافورة، وأشارت إلى تجربة سنغافورة في تنفيذ نهج الرصد المستمر، واتفقت على أنه ينبغي أن تواصل الدول الأعضاء دعم نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ووضع نظم وعمليات توفر التركيز اللازم على التزاماتها.

٢٩-٤ وقدم الاتحاد الدولي للنقل الجوي ورقة العمل A38-WP/110 التي توفر آخر المستجدات بشأن برنامج تدقيق السلامة التشغيلية المعزز المقدم من الاتحاد. وأعربت اللجنة عن تأييدها لبرنامج تدقيق السلامة التشغيلية وأوصت بأن تواصل الايكاو دعمها للبرنامج والعناصر الإضافية الواردة في البرنامج المعزز كمصدر تكميلي للمعلومات المتعلقة بأنشطة الدول لمراقبة السلامة الجوية.

٢٩-٥ وذكرت اللجنة، لدى استعراضها ورقة العمل A38-WP/304 المقدمة من كولومبيا، أن من الأهمية بمكان الفصل بين مهام الجهات التنظيمية ومقدم الخدمات، واتفقت على أن يرد هذا التمييز على النحو المناسب في الأسئلة المتعلقة ببروتوكول نهج الرصد المستمر الجديد بشأن خدمات الملاحة الجوية المتصلة بالملحق ١٩ – إدارة السلامة.

٢٩-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/147 المقدمة من البرازيل باسم الدول الأعضاء في نظام التعاون في الإشراف على السلامة الجوية في أمريكا اللاتينية، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني التي ناقشت ضرورة وضع نظام عالمي للإبلاغ عن البضائع الخطرة. وأعربت اللجنة عن تقديرها للمعلومات المقدمة عن النظام العالمي للإبلاغ عن حوادث/وقائع البضائع الخطرة ومبادرات التوعية بالبضائع الخطرة التي تم إطلاقها. وأشار إلى أن الأمانة العامة تعمل مع فريق خبراء البضائع الخطرة على إعداد هذا النظام، وستأخذ في الاعتبار المعلومات المستقاة من الورقة A38-WP/147 ومن مركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن الحوادث والوقائع. وأوصت اللجنة بحث الايكاو على مواصلة أعمالها في وضع نظام عالمي للإبلاغ عن البضائع الخطرة.

٢٩-٧ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/91 المقدمة من المجلس بشأن وضع خطة استراتيجية لتطور الأدوات الإلكترونية لأوساط الطيران العالمية. وأشار إلى التقدم المحرز في استحداث أدوات إلكترونية، بالإضافة إلى الحاجة إلى مواصلة التطور بغية تلبية احتياجات الدول الأعضاء والجهات المعنية، ودعم تخطيط وتنفيذ الاستراتيجيات العالمية، بما فيها الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية. وأوصت اللجنة بأن تحت الجمعية العمومية الدول على استخدام الأدوات الإلكترونية المتوفرة عند تقديم بيانات الطيران إلى الايكاو، وتقديم الدعم المستمر والمشاركة بنشاط في استحداث الأدوات الإلكترونية، بتقديم التعليقات وتشاطر المعارف والخبرات ذات الصلة.

٢٩-٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/309 المقدمة من جامايكا والتي اقترحت وضع قواعد قياسية ومواد توجيهية لإصدار تراخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية. وحظي الاقتراح بتأييد الجمهورية الدومينيكية والبرازيل. وأكدت الأمانة العامة على أن إصدار تراخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية مسألة أساسية مكثفة سبقت مناقشتها في الماضي. وسترتب عليها نتائج هامة في الميزانية لكل من الايكاو والدول الأعضاء. وأوصت اللجنة في هذا الصدد بتقديم طلب إلى المجلس للنظر في ما إذا كان ينبغي في هذه المرحلة وضع القواعد القياسية والمواد التوجيهية لإصدار تراخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية، مع مراعاة المسائل التي قد تنشأ فيما يتصل بالميزانية.

٢٩-٩ وأحاطت اللجنة علما بالمسائل والتحديات المتصلة بتحليل بيانات السلامة الجوية واستخدام أدوات السلامة الإلكترونية كما قدمتها جمهورية كوريا في الورقة A38-WP/284. وسلمت أيضا بأن الانتقال من النهج الشامل للنظم إلى نهج الرصد المستمر والتنفيذ الناج لإطار إدارة السلامة الاستباقي مازالا يشكلان صعوبات وععب إداري على كاهل الدول. واتفق على أن من المفيد أن تضع الايكاو المزيد من التوجيهات للدول الأعضاء، وأن تواصل تحسين إمكانية استخدام الأدوات الإلكترونية، والتماس السبل لتيسير تبادل البيانات بين أدوات السلامة الإلكترونية التي تضعها الدول الأعضاء والايكاو. وستحال هذه المسألة إلى المجلس لاستعراضها نظرا لما يترتب عليها من آثار على الميزانية.

٢٩-١٠ واتفق لدى استعراض ورقة العمل A38-WP/137 المقدمة من سنغافورة على أنه ينبغي التشجيع على وضع وتنفيذ برامج ونظم لتشاطر وتحليل بيانات السلامة الجوية على الصعيد الوطني بغية تبادل البيانات والتحليلات الإقليمية على الصعيد العالمي. وقبلت اللجنة بالاقتراح الذي يرمي إلى تشجيع المجموعات الإقليمية لخدمة الطيران على وضع وتنفيذ برامج ونظم إقليمية لتشاطر بيانات السلامة وتحليلها. واتفق كذلك على وضع إطار ييسر تشاطر بيانات السلامة وتحليلها عن طريق النظم الإقليمية وعبرها، ويوفر الوسيلة اللازمة للحماية الكافية لمعلومات السلامة الناتجة عن هذه البرامج والنظم. وستحال هذه المسألة إلى المجلس لاستعراضها نظرا لما يترتب عليها من آثار على الميزانية.

٢٩-١١ واستعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/111 المقدمة من الولايات المتحدة، واتفقت على أنه ثمة حاجة لنظام لمؤشرات أداء السلامة يأخذ في الاعتبار الترابط بين مقاييس النتائج والإجراءات، من أجل تقييم القدرة على إدارة المخاطر في نظام النقل الجوي. وأوصت اللجنة في هذا الشأن بأن ينظر المجلس في وضع منهجية لتحديد مؤشرات أداء السلامة. وأحاطت اللجنة علما باقتراح لوضع طريقة لقياس السلامة تستند إلى الأساس الذي يقوم عليه سلوك نظام المراحل الثلاث وهي نتائج السلامة الرفيعة المستوى، وسلوك مقدم الخدمة، وأنشطة الوكالة التنظيمية. وستحال هذه المسألة إلى المجلس لاستعراضها نظرا لما يترتب عليها من آثار على الميزانية.

١٢-٢٩ وسلمت اللجنة، لدى استعراضها ورقة العمل A38-WP/85 المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي، واللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، بأن الحاجة تقوم، بالإضافة إلى تشاطر بيانات السلامة، إلى اتباع نهج موحد على نطاق الصناعة لإدارة معارف السلامة، استنادا إلى أسس برامج السلامة الخاصة بالدول، ونظام إدارة السلامة الخاص بالمشغلين، وهيكل الملحق ١٩ الجديد للايكاو.

١٣-٢٩ وقُدمت ورقات معلومات من إندونيسيا (A38-WP/228)؛ وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) (A38-WP/239)؛ وفيتنام (A38-WP/342)؛ وليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والدول الأعضاء في المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) (A38-WP/78).

— انتهى —