



المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا

مونتريال، كندا - ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١

مشروع نص التقرير عن مسار السلامة

عن البند ٣ من جدول الأعمال

(البنود الفرعية ٣-١ و ٣-٢ و ٣-٣)

مشروع التقرير المرفق عن البند ٣ من جدول الأعمال مُقدّم من أجل إقراره من جانب مسار السلامة لعرضه على الجلسة العامة.

البند ٣ من جدول الأعمال : التوحيد القياسي

١-٣ : المراقبة والنهوج الجديدة

١-٣ استعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/5-SAF/2، التي قدّمتها الأمانة العامة، وأقرّت فيها بتعقيد إجراءات المراقبة نظراً للعدد المتزايد من نماذج الأعمال الجديدة، بما في ذلك عمليات تبادل الطائرات لفترات قصيرة وعمليات المجموعات العابرة للحدود وكذلك التشغيل المتبادل للطاقم. وأحاط مسار السلامة علماً بعمل الإيكاو على تطوير إطار المراقبة التعاونية وأيد التوصيات الواردة في ورقة العمل هذه. كما أحيط علماً بأنه ينبغي النظر في توسيع إطار المراقبة التعاونية بحيث يشمل العمليات العابرة للحدود التي يقوم بها مُقدّمو الخدمات الآخرون، وذلك بعد أن يكتمل عمل المجموعة الفرعية للمراقبة التعاونية على العمليات العابرة للحدود (COCBO-SG).

٢-٣ واستعرض مسار السلامة ورقات العمل التالية المتعلقة بأنشطة مراقبة السلامة عن بُعد التي صارت لزاماً بسبب تأثير جائحة فيروس كورونا: الورقة HLCC 2021-WP/114-SAF/87 التي قدّمتها بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وشاركت في رعايتها الأرجنتين وإكوادور وأوروغواي وباراغواي والبرازيل وبنما وبيرو وسورينام وشيلي وغيانا وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) وكولومبيا؛ والورقة HLCC 2021-WP/140-SAF/106، التي قدّمتها كوستاريكا؛ والورقة HLCC 2021-WP/96-SAF/74 التي قدّمتها اليابان؛ والورقة HLCC 2021-WP/164-SAF/125 التي قدّمتها ساموا نيابة عن الدول الأعضاء في منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)؛ والورقة HLCC 2021-WP/14-SAF/11 التي قدّمتها سلوفينيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١ والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)^٢ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وبدعم من سنغافورة؛ والورقة HLCC 2021-WP/49-SAF/34 التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) باسم ٥٤ دولة أفريقية متعاقدة^٣. ووافق مسار السلامة على تشجيع الدول على اعتماد تدابير بشأن استخدام أنشطة المراقبة عن بُعد، وتبادل الخبرات والتحديات ذات الصلة. كما أقرّ مسار السلامة بأهمية وضع إرشادات من أجل مثل هذه الأنشطة. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أقرّ مسار السلامة بأهمية ترويج التكنولوجيا الرقمية من أجل الاضطلاع بأنشطة المراقبة للحد من المخاطر الصحية المرتبطة بفيروس كورونا، وأقرّ بأن استخدام التدقيق الإلكتروني في عمليات تفتيش ساحة وقوف الطائرات سيعتمد على العمل الجاري في الإيكاو فيما يتعلّق بتطوير الأحكام ذات الصلة بالأدلة والوثائق الإلكترونية وكذلك عمليات التفتيش الإلكترونية على ساحات وقوف الطائرات. كما استُعرضت ورقة العمل HLCC 2021-WP/145-SAF/118 التي قدّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني فيما يتعلّق بالتحديات المُتعلّقة بإدارة المناسبة لمخاطر الأزمات التي تقع خارج نطاق الخطط القائمة. وسلّطت الورقة الضوء على المنهجيات المُخصّصة

^١ إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، أيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، مالطا، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

^٢ أندريجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، مقدونيا الشمالية، موناكو، النرويج، المملكة المتحدة.

^٣ إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زمبابوي، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا - بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشيوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

وغير المتسقة المستخدمة في تكييف خطط الطوارئ من الناحية التكتيكية أو إصدار تدابير تتعلّق بالمرونة من أجل التصدي للجائحة.

٣-٣ وقدّم المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) الورقة HLCC 2021-WP/35- SAF/22 التي سلّطت الضوء على ضرورة توفير وسيلة آمنة وفعّالة لتعزيز الاعتراف متعدد الأطراف بالشهادات والتراخيص. وأحاط مسار السلامة علماً بتأييد عمل الإيكاو في هذا المجال، وأقر بأن أفرقة الخبراء المعنية تعالج هذه المهام حالياً. ووافق مسار السلامة على أن تواصل الإيكاو عملها في هذا المجال.

٤-٣ أما ورقة العمل HLCC 2021-WP/122-SAF/95 التي قدّمتها البرازيل ورواندا وسنغافورة والمملكة المتحدة وبرنامج الأغذية العالمي ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)؛ وورقة العمل HLCC 2021-WP/103-SAF/81 التي قدّمتها رواندا، فقد سلّطنا الضوء على التطوّرات المتعلّقة بإدخال نُظُم الطائرات غير المأهولة (UAS) واستخدامها، والتحدّيات التي تواجهها من المنظور التنظيمي، والحاجة إلى مزيد من الإرشادات والدعم، والفوائد التي يمكن جنيها، لا سيما فيما يتعلّق بتسليم الإمدادات الإنسانية والطبية خلال الجائحة. وحذّر مسار السلامة من استخدام أجهزة تحديد موقع الطائرة والإبلاغ عنه بانتظام (إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي ADS-B) المنخفضة الطاقة على الطائرات غير المأهولة الصغيرة في المجال الجوي المنخفض بسبب ازدحام نطاقات الترددات. إلا أنه أقرّ بأن النهج القائمة على المخاطر فيما يتعلّق بسلامة الطائرات المُسيّرة (درون) ضرورية لتمكين التطبيقات المُبتكرة المتعلّقة بالطائرات المُسيّرة، مع الحفاظ على سلامة الطائرات الأخرى والجمهور. وأحاط مسار السلامة علماً بضرورة توفير أحكام خاصة بنُظُم الطائرات غير المأهولة العابرة للحدود بما في ذلك التنقل الجوي في المناطق الحضرية والمتقدمة. وأيد مسار السلامة الطلب بتوسيع نطاق موضوع الطائرات غير المأهولة في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (الوثيقة (GANP, Doc 9750).

٥-٣ وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقات المعلومات المُقدّمة من كل من الجهات التالية: الصين (HLCC 2021-WP/161-SAF/122)؛ واليونان (HLCC 2021-WP/80-SAF/58)؛ واليابان (HLCC 2021-WP/167-SAF/127)؛ وجمهورية كوريا (HLCC 2021-WP/224-SAF/148)؛ والولايات المتحدة الأمريكية (HLCC 2021-WP/202-SAF/137)؛ و HLCC (2021-WP/196-SAF/131)؛ واتحاد النقل الجوي الدولي (HLCC 2021-WP/31-SAF/18)؛ واتحاد النقل الجوي الدولي واتحاد شركات الطيران الأفريقية ورابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي (HLCC 2021-WP/32-SAF/19).

٦-٣ واستناداً إلى النقاشات التي دارت، وافق مسار السلامة على التوصيات التالية:

التوصية ٣-١/١ — المراقبة والنهوج الجديدة

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) الاعتراف بأهمية استحداث الإطار العام للمراقبة التعاونية؛

ب) المواصلة، مع المنظمات الدولية، لتقديم الدعم للإيكاو لإحراز التقدّم في العمل على إعداد إطار المراقبة التعاونية؛

ج) الاعتراف بالتدابير الرامية إلى الاستخدام المناسب لأنشطة المراقبة عن بُعد لتقييم الامتثال المستمر للأحكام التشغيلية، واعتماد هذه التدابير؛

د) التبادل مع مُقَدِّمي الخدمات لتجاربهما فيما يتعلق بأنشطة المراقبة خلال جائحة فيروس كورونا. أن تقوم الإيكاو بما يلي:

هـ) مواصلة أعمالها، بالتعاون مع الجهات المعنية، بشأن إطار المراقبة التعاونية؛

و) النظر في مسألة توسيع إطار المراقبة التعاونية ليشمل العمليات العابرة للحدود التي يضطلع بها مُقَدِّمو الخدمات الآخرون، بما في ذلك مُشغَلو المطارات ومُقَدِّمو خدمات الملاحة الجوية، فضلاً عن مؤسسات التدريب والصيانة؛

ز) وضع برنامج من شأنه أن يساعد الدول الأعضاء على تنفيذ إطار المراقبة التعاونية؛

ح) التعاون مع أوساط الصناعة على وضع إرشادات لإجراء أنشطة مراقبة السلامة عن بُعد والأنشطة الهجينة، مع مراعاة كفاءات المفتشين وملاءمة التطبيقات المُتاحة والجوانب المُتعلِّقة بأمن المعلومات والقيود القائمة؛

ط) تشجيع الدول على مواصلة المراقبة عن بُعد والهجينة حيثما تثبتت فعاليتها فيما يتعلَّق بالوفاء بالتزاماتها؛

ي) مواصلة العمل الجاري على إعداد الإرشادات بشأن إجراءات قبول شهادة الطراز، وأنشطة ما بعد إصدار الشهادات؛

ك) مواصلة إعداد الإرشادات للمراقبة القائمة على تقييم المخاطر؛

ل) مواصلة جمع المعلومات عن المسائل الناشئة المحددة حديثاً وتحليلها تمهيداً لتعديل الأولويات في "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (الوثيقة GASP, Doc 10004) و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" (الوثيقة GANP, Doc 9750) وفقاً لذلك.

التوصية ٣-٢/١ — تعزيز الإطار التنظيمي لنُظُم الطائرات غير المُأهولة

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) تنفيذ لوائح تنظيمية توفّر إجراءات واضحة يمكن تكرارها بما قد يؤدي إلى الموافقة في الوقت المناسب على عمليات الطائرات غير المُأهولة، بما في ذلك تلك التي تستخدم حالات تخدم احتياجات الاستجابة الطبية أو الإنسانية؛

ب) إعداد إجراءات يمكن تكرارها لتبسيط مهمة تقييم العمليات التي تقع خارج نطاق اللوائح الحالية والموافقة عليها؛

ج) اعتماد إجراءات تحليل مخاطر السلامة التي تناسب سياق الأماكن النائية ذات الموارد الضئيلة؛

- (د) تنفيذ برامج تدريبية للهيئات التنظيمية بهدف تكوين فهم أفضل لعمليات السلامة وتدابير التخفيف التي يمكن تطبيقها؛
- (هـ) وضع ممارسات متعلقة بالاتصالات موجهة للأطراف الأخرى التي قد تكون موجودة في منطقة العمليات.
- أن تقوم الإيكاو بما يلي:
- (و) مواصلة تطوير الإطار التنظيمي الخاص بنُظُم الطائرات غير المأهولة، والنظر في التعليقات المُقدّمة بشأن لوائح الإيكاو النموذجية لنُظُم الطائرات غير المأهولة؛
- (ز) تقديم المشورة بشأن القواعد والتوصيات الدولية التي تنطبق على الرحلات الدولية للطائرات غير المأهولة الصغيرة، بما في ذلك الإجراءات المناسبة لإعفاء هذه الرحلات من القواعد؛
- (ح) تقديم الدعم لتقييم المخاطر الجوية والأرضية لعمليات الطائرات غير المأهولة؛
- (ط) النظر في مزيد من الدراسات ومزايا وعيوب تركيب أجهزة ADS-B المنخفضة الطاقة في الطائرات غير المأهولة الصغيرة في المجال الجوي المنخفض في المناطق التي تنخفض فيها كثافة الحركة الجوية؛
- (ي) النظر في وضع إرشادات إضافية لإعداد ومواءمة وتنفيذ اللوائح الخاصة بنُظُم الطائرات غير المأهولة في "خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية".

البند ٣ من جدول الأعمال : التوحيد القياسي

٢-٣ : إدارة المخاطر

٧-٣ استكشفت ورقة العمل HLCC 2021-WP/12-SAF/9، التي قدّمتها الأمانة العامة، المجالات الرئيسية التي يتعيّن معالجتها بتوصيات شاملة من أجل تحسين فعالية إدارة مخاطر السلامة الجوية، وكان ذلك محل تأييد واسع النطاق من مسار السلامة.

٨-٣ وأيد مسار السلامة المقترحات المُقدّمة في ورقات العمل التالية: HLCC 2021-WP/55-SAF/40 التي قدّمتها بينما ودعمتها الأرجنتين وإكوادور وأوروغواي وباراغواي والبرازيل وبوليفيا وبيرو وسورينام وغيانا وفنزويلا وكولومبيا، مع الاعتراف بإدارة التغيير كعنصر رئيسي في النجاح في تنفيذ التغيير المستدام بشكل آمن وفعال؛ و HLCC 2021-WP/61-SAF/45 التي قدّمتها إكوادور بدعم من الأرجنتين وأوروغواي وباراغواي وبنما وبوليفيا وبيرو وسورينام وغيانا وفنزويلا وكولومبيا بشأن إدخال تحسينات على الإرشادات المُتعلّقة بإدارة مخاطر السلامة ومبادرات بناء القدرات الإضافية. ووافق مسار السلامة على إحالة هذه المقترحات إلى أفرقة الخبراء المُختصة. وبينما ناقشت ورقة العمل HLCC 2021-WP/123-SAF/96 التي قدّمتها البرازيل ورواندا وسنغافورة والمملكة المتحدة ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، أهمية اعتبارات العوامل البشرية في تزايد الاعتماد على الأنظمة الآلية، ونالت تأييداً واسع النطاق، فقد أحيط علماً بأنه ينبغي الاسترشاد بأبحاث أوساط الصناعة في أي عمل على وضع أي إرشادات جديدة في هذا المجال.

٩-٣ وناقشت ورقة العمل HLCC 2021-WP/120-SAF/93، التي قدّمتها الصين، التدابير المُتخذة لتعزيز تنفيذ نظام إدارة السلامة في المطارات. ونظراً لوجود هذه البنود بالفعل في برنامج عمل الإيكاو، فقد وافق مسار السلامة على إحالة هذه المعلومات إلى أفرقة الخبراء المُختصة لدعم عملها الجاري. كما وافق مسار السلامة على ضرورة تشجيع الدول والمنظمات الدولية على تقديم أمثلة وأدوات عملية تتعلق ببرنامج السلامة الوطني وتنفيذ نظام إدارة السلامة من أجل تبادل من خلال الموقع الإلكتروني للإيكاو (www.icao.int/SMI).

١٠-٣ وناقشت ورقة العمل HLCC 2021-WP/111-SAF/84، التي قدّمتها شيلي، مفاهيم تسهيل تبسيط اتخاذ القرار في مجال الطيران. وعلى الرغم من إعراب دول عديدة عن تأييدها، فقد أُثيرت شواغل بشأن ضرورة إيلاء الأولوية لتنفيذ إدارة المخاطر بشكل فعّال.

١١-٣ واقترحت ورقة العمل HLCC 2021-WP/46-SAF/31، التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) باسم ٥٤ دولة أفريقية متعاقدة^٤، تنفيذ نهج الإدارة التعاونية لمخاطر السلامة فيما بين الدول بغرض التخفيف من حدة الآثار الناشئة عن الاضطرابات الناجمة عن جائحة فيروس كورونا. وأيد مسار السلامة معظم المقترحات المُقدّمة، وأحاط علماً بأنه من المُقرّر النظر في المقترحات المُتعلّقة بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية ضمن البند ٤ من جدول الأعمال، وذلك تقادياً للاندواج.

١٢-٣ وناقشت ورقة العمل HLCC 2021-WP/99-SAF/77، التي قدّمتها جمهورية كوريا، تطوير معلومات السلامة وأهمية وضع وإدارة مؤشرات أداء السلامة الرئيسية الفعّالة؛ كما ناقشت ورقة العمل HLCC 2021-WP/124-SAF/97، التي قدّمتها سنغافورة والمملكة المتحدة ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، فوائد استخلاص الدروس من جميع العمليات لتوسيع الرؤى وترجمتها إلى أفعال. وأيد مسار السلامة ضرورة تبادل الأمثلة المُتعلّقة بالتطبيق العملي للدروس المستفادة من جميع العمليات، ووافق على إحالة المقترحات إلى أفرقة الخبراء المُختصة.

١٣-٣ وناقشت ورقة العمل HLCC 2021-WP/116-SAF/89، التي قدّمتها فنزويلا ودعمتها الأرجنتين وإكوادور وأوروغواي وباراغواي وبنما وبوليفيا وبيرو وسورينام وغيانا، التفاعل بين الإنسان والبرمجيات في تصميم وتشغيل نُظم جمع ومعالجة بيانات السلامة (SDCPS). وأحاط مسار السلامة علماً بأن الإرشادات المُتعلّقة بمواصفات نُظم جمع ومعالجة بيانات السلامة قيد الإعداد، ما من شأنه أن يساعد الدول على وضع نظام لدعم احتياجاتها الفردية. بيد أنه أُثيرت شواغل بشأن تخصيص موارد الإيكاو لوضع توجيهات إضافية لمعالجة المسائل المُتعلّقة بجودة التفاعل بين الإنسان والبرمجيات، وذلك نظراً لأن مثل هذه المسائل لا تُخصّص مجال الطيران وحده. وقد وافق مسار السلامة على إحالة المقترحات إلى فريق الخبراء المُختصّ.

١٤-٣ وسلّطت ورقنا العمل، HLCC 2021-WP/78-SAF/56 التي قدّمتها قطر بدعم من الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني و HLCC 2021-WP/86-SAF/64 التي قدّمتها الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة وشارك في رعايتها فرنسا وسنغافورة الضوء على الشواغل المُتعلّقة بالمخاطر المرتبطة بعدم الامتثال للوائح البضائع الخطرة. وقد وصفت الورقة

^٤ إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زيمبابوي، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا - بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشيوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

HLCC 2021-WP/86-SAF/64 اعتماد المستهلكين المتزايد على التجارة الإلكترونية لتلبية الطلب على السلع أثناء الجائحة وتوسع الأسواق الإلكترونية، مما قد يؤدي إلى زيادة احتمال عدم امتثال بعض الجهات غير المقصود أو غير المُتعمد للوائح المُتعلّقة بمخاطر السلامة. وقد أيد مسار السلامة المقترحات الواردة في ورقة العمل HLCC 2021-WP/86-SAF/64. وسلّطت ورقة العمل HLCC 2021-WP/78-SAF/56 الضوء على ضرورة قيام الدول بمراقبة البضائع الخطرة لدى الشاحنين ومُتعهدي الشحن ومُشغلي خدمات البريد المُعتمدين، وتطبيق إجراءات إنفاذ فعّالة لمنع تكرار عدم الامتثال. وأُحيط علماً بأن التوصية المقترحة فيما يتعلّق بالقواعد القياسية الخاصة باعتماد الحاويات المقاومة للحريق وأغلفة احتواء الحريق لا تقع ضمن اختصاص فريق خبراء صلاحية الطائرات للطيران. وأقر مسار السلامة بالجهود الجارية لتوضيح مسؤوليات جهاز المراقبة الحكومي فيما يتعلق بالملحق الثامن عشر — "النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو"، فضلاً عن مبادرات مختلفة مثل دورة الإيكاو التدريبية بشأن إدارة سلامة الشحن الجوي ووضع مجموعة أدوات التنفيذ (iPack) التدريبية بشأن وضع برنامج لسلامة الشحن الجوي وتحديثه في إطار "برنامج السلامة الوطني".

١٥-٣ وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقات المعلومات المُقدّمة من كل من الجهات التالية: الصين (HLCC 2021-WP/162-SAF/123)؛ وجمهورية كوريا (HLCC 2021-WP/225-SAF/149)؛ ورواندا وسنغافورة ومؤسسة سلامة الطيران (FSF) (HLCC 2021-WP/209-SAF/139)؛ والولايات المتحدة (HLCC 2021-WP/197-SAF/132) و HLCC 2021-WP/199-SAF/134)؛ ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)؛ ومؤسسة سلامة الطيران (FSF) (HLCC 2021-WP/220-SAF/144 و HLCC 2021-WP/221-SAF/145)؛ ومؤسسة سلامة الطيران (FSF) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) (HLCC 2021-WP/83-SAF/61).

١٦-٣ واستناداً إلى النقاشات التي دارت، وافق مسار السلامة على التوصيات التالية:

التوصية ٣-١/٢ - تحسين فعّالية إدارة مخاطر السلامة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

- أ) مواصلة تطوير وتنفيذ استراتيجيات إدارة المخاطر للتغلب على آثار الجائحة، إلى جانب العمل بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOs) والمنظمات الدولية ومُقدّمي الخدمات؛
- ب) مراعاة التأثير على المجالات الأخرى لدى إدارة مخاطر السلامة الجوية والتأثير على السلامة لدى إدارة المخاطر في المجالات الأخرى، وذلك في سبيل تنفيذ نهج متكامل لإدارة المخاطر والتقليل من المخاطر الإجمالية في شبكة الطيران ككل؛
- ج) إيلاء مزيد من الاهتمام لكيفية تنظيم برامج مُقدّمي الخدمات من أجل ضمان إمكانية تحديد الأخطار والتخفيف من حدة المخاطر المصاحبة لها بصورة فعّالة؛
- أ) الاستفادة من الترتيبات التعاونية المنشأة خلال الجائحة من أجل تبادل بيانات ومعلومات السلامة بشأن الأخطار المُحدّدة وكذلك أفضل الممارسات في الوقت المناسب؛

(ب) تطوير القدرات بالنسبة للمعلومات الفنية في مجال السلامة الجوية بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الدولية، فضلاً عن تبادل خبراتها والدروس المستفادة للاستناد إليها في إدارة مخاطر السلامة وصنع القرارات القائمة على البيانات؛

(ج) المساهمة بتقديم أمثلة عملية خاصة بكل قطاع بشأن الإجراءات ودراسة الحالات والدروس المستفادة المتعلقة بإدارة مخاطر السلامة المعقدة وتطوير معلومات السلامة الفنية لعرض هذه المعلومات على الموقع الإلكتروني للإيكاو الخاص بتنفيذ إدارة السلامة (SMI).

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(د) تعزيز النهج التعاونية من أجل إدارة مخاطر السلامة خلال الظروف الاستثنائية؛

(هـ) مواصلة تطوير القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المرتبطة بها، وذلك في سبيل اتباع نهج أكثر نشاطاً وتكاملاً وأكثر ميلاً للتنبؤ فيما يتعلق بإدارة المخاطر والقدرة على الصمود؛

(و) النظر في ضرورة تعزيز الأحكام القائمة للاعتراف بالحاجة إلى دعم العامل البشري من أجل إدارة مخاطر السلامة بشكل فعال؛

(ز) إعداد مبادرات إضافية لدعم التنفيذ من أجل مساعدة الدول على بناء القدرات في جميع جوانب تنفيذ برنامج السلامة الوطني، وتحديد أولوياتها على أساس تحليل للتعقيبات والآراء التي تجمع من خلال آليات مختلفة؛

(ح) دعوة المنظمات الإقليمية والدولية إلى تقديم أمثلة عملية خاصة بكل قطاع بشأن الإجراءات ودراسة الحالات والدروس المستفادة المتعلقة بإدارة مخاطر السلامة المعقدة لعرض هذه المعلومات على الموقع الإلكتروني للإيكاو الخاص بتنفيذ إدارة السلامة؛

(ط) تشجيع الدول والمنظمات الإقليمية ومقدمي الخدمات على إعداد أنشطة موجهة ترمي إلى النهوض بمستويات السلامة وتكون قائمة على التحليل للجهات غير الملمة بثقافة السلامة الجوية من أجل تكوين فهم مشترك لتأثيرها المحتمل على السلامة الجوية؛

(ي) توعية أوساط الطيران بمنافع استخلاص الدروس من جميع العمليات للاستناد إليها في إدارة المخاطر بشكل فعال؛

(ك) النظر في تعزيز الإرشادات القائمة من أجل الدول بشأن كيفية معالجة اعتبارات العوامل البشرية بما يتناسب مع التوسع في استخدام النظم الآلية.

**البند ٣ من جدول الأعمال : التوحيد القياسي
٣-٣ : الخدمات الأرضية**

١٧-٣ استعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/4-SAF/1 التي قدّمتها الأمانة العامة، وأقر بأهمية تعزيز تنظيم الخدمات الأرضية من أجل تعزيز سلامة عمليات المطارات وانتظامها وقدرتها وكفاءتها.

١٨-٣ واستعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/36-SAF/23، التي قدّمتها الأرجنتين ودعمتها إكوادور وأوروغواي وباراغواي والبرازيل وبنما وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وبيرو وسورينام وشيلي وغيانا وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) وكولومبيا، حيث ناقشت أشكالاً جديدة من الأنشطة لتحسين السلامة في الخدمات الأرضية من أجل تحقيق تنظيم أكثر مرونة وتناسباً وقائم على المخاطر. كما شجعت على تنسيق جمع وتبادل معلومات السلامة المتصلة بعمليات الخدمات الأرضية. أما ورقة العمل HLCC 2021-WP/72-SAF/51 التي قدّمتها المملكة العربية السعودية نيابة عن الدول المتعاقدة الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني، فقد درست الحاجة إلى التوحيد القياسي في توفير الخدمات الأرضية في جميع أنحاء العالم من خلال وضع إطار تنظيمي. وسلّطت ورقة العمل HLCC 2021-WP/90-SAF/68، التي قدّمتها المجلس الدولي للمطارات، الضوء على مُقَدِّمي الخدمات الأرضية (GHSPs) في إطار الاستدامة الاقتصادية والاجتماعية طويلة الأجل للنظام البيئي للطيران، فضلاً عن تطبيق اجراءات إدارة السلامة من جانب مُقَدِّمي الخدمات الأرضية والدول. واقترحت ورقة العمل HLCC 2021-WP/95-SAF/73 التي قدّمتها الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) نهجاً شاملاً يُكَمِّل الإصلاحات التنظيمية الجوهرية المُتعلِّقة بالخدمات الأرضية.

١٩-٣ وأقر مسار السلامة بضرورة تعزيز تنظيم عمليات الخدمات الأرضية على أساس عالمي شامل، وأحاط علماً بأن الدول وأوساط الصناعة أعربت عن آراء واقتراحات مختلفة بشأن كيفية تحقيق هذا الهدف، بما في ذلك اتباع نهج متوازن والحاجة إلى المرونة. كما أحاط مسار السلامة علماً بأن العمل جارٍ داخل الإيكاو على معالجة الخدمات الأرضية بطريقة شاملة، ووافق على إحالة المقترحات إلى أفرقة الخبراء المُختصة المعنية لإثراء العمل الجاري وتوجيهه.

٢٠-٣ وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقة المعلومات HLCC 2021-WP/88-SAF/66 التي قدّمتها عُمان.

٢١-٣ واستناداً إلى النقاشات التي دارت، وافق مسار السلامة على التوصيات التالية:

التوصية ٣-٣/١ — تعزيز تنظيم الخدمات الأرضية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) الاعتراف بأهمية مُقَدِّمي الخدمات الأرضية بصفتهم مشاركين رئيسيين في منظومة الطيران، وبضرورة ضمان استدامتهم الاجتماعية والاقتصادية على الأجل الأطول من أجل ضمان سلامة وكفاءة وصلابة وتطوُّر منظومة النقل الجوي على الصعيدين الوطني والعالمي؛

(ب) استعراض أداء الخدمات الأرضية في المطارات التي تقع تحت اختصاصها، وتعزيز المراقبة التنظيمية للخدمات الأرضية، مع مراعاة المواد الإرشادية الموجودة؛

ج) زيادة مستوى الإبلاغ عن الحوادث والمخاطر المتعلّقة بالخدمات الأرضية، بما في ذلك حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة بها.

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

د) مواصلة العمل مع الدول وقطاع الطيران من أجل وضع نهج مرن لدى النظر في إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بشأن الخدمات الأرضية، مع مراعاة وجهات نظر مختلف الجهات المعنية وتأثرهم بها؛

هـ) التشجيع على تنسيق عمليات جمع وتبادل معلومات السلامة المتعلقة بالخدمات الأرضية من أجل رصد فعالية مبادرات السلامة الحالية ودعم المبادرات المقبلة؛

و) النظر في اعتماد مبادرات إضافية ضرورية لتعزيز أنشطة تنظيم الخدمات الأرضية على المستوى العالمي.

— انتهى —