



## المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا

مونتريال، كندا - ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١

مشروع نص التقرير عن مسار السلامة  
عن البند ٥ من جدول الأعمال

مشروع التقرير المرفق عن البند ٥ من جدول الأعمال مُقدّم من أجل إقراره من جانب  
مسار السلامة لعرضه على الجلسة العامة.



## البند ٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المقرر تناولها في إطار مسار السلامة

### التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات

١-٥ استعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/93-SAF/71، التي قَدِّمَتها كندا والكاميرون وكولومبيا وكوستاريكا وجمهورية الدومينيكان وغينيا الاستوائية وفرنسا والهند واليابان وماليزيا وهولندا ونيجيريا والمملكة العربية السعودية وأسبانيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة، بدعم من زامبيا والاتحاد الأوروبي<sup>١</sup> ودوله الأعضاء وباقي أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني<sup>٢</sup>، والتي ناقشت مدى ملاءمة وجود إطار عام لموضوع التحقيق في الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، وما قد يترتب على ذلك من حالات تضارب في المصالح، إما متصورة أو حقيقية، في حالة ما تتسبب الإجراءات التي تتخذها دولة وقوع الحادث في إسقاط طائرة مدنية. كما تضمنت هذه الورقة دعوة إلى رفع مستوى مشاركة الدول في عمليات التحقيق التي تشمل إصابة أو وفاة مواطنين لها. وفي حين أشير إلى شواغل بشأن عنصري السيادة والاستقلالية في التحقيق، أقر مسار السلامة بفائدة إجراء مراجعة عامة للملحق الثالث عشر من أجل معالجة احتمالات التضارب في المصالح أثناء التحقيقات على نحو أفضل. كما أكد مسار السلامة على أن الاستعراض ينبغي أن يتناول طائفة واسعة من السيناريوهات المحتملة من التضارب في المصالح مع مراعاته الجوانب السياسية والقانونية. وبالإشارة إلى أن هذه المهمة كانت قيد البحث من أجل إدراجها ضمن برنامج عمل المنظمة، أعرب مسار السلامة عن تأييده لفكرة إحالتها إلى إحدى مجموعات الخبراء المختصة في الوقت المناسب.

٢-٥ واستعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/65-SAF/46، التي قَدِّمَتها كولومبيا بدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة متعددة القوميات) والبرازيل وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، والتي تناولت المسائل المتعلقة بتجريم حوادث ووقائع الطائرات. وأكد مسار السلامة مجدداً على ضرورة أن تميز الدول بين اللوائح المتعلقة بالتحقيق في حوادث الطائرات وتلك المتعلقة بتحديد الجهات التي يقع عليها اللوم والمسؤوليات القانونية، وذلك من أجل تحسين مستوى الثقة في عملية التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وأحاط مسار السلامة علماً بالحاجة إلى حماية سيادة الدول واستقلالية عملية التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات في حالة بحث إمكانية مواءمتها مع أحد النظم القانونية الإقليمية. وفي هذا الصدد، أقر مسار السلامة بقيمة وجود تشخيص شامل للممارسات القانونية من أجل إعداد الإرشادات بخصوص تجنب التجريم فيما يتعلق بحوادث ووقائع الطائرات.

٣-٥ واستناداً إلى النقاشات التي دارت، وافق مسار السلامة على التوصيات التالية:

### التوصية ١/٥ - التجريم فيما يتعلق بعمليات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات

ينبغي أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) تنفيذ الأحكام المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر — "حوادث الطائرات"، واعتماد أفضل الممارسات فيما يخص التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات في نظمها التشريعية، مع التمييز بين اللوائح المتعلقة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات وتلك المتعلقة بقضايا المسؤولية؛

<sup>١</sup> النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالتا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

<sup>٢</sup> ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وإيسلندا وجمهورية مولدافيا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

ينبغي أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ب) النظر في إجراء تشخيص شامل للممارسات القانونية من أجل إعداد الإرشادات بشأن تجنب تجريم حوادث ووقائع الطائرات، وإقامة علاقة بين المشاركين في أنشطة الطيران والمنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث الطيران وشركات التأمين والجهاز القضائي.

### "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً

لنهج الرصد المستمر" (USOAP CMA)

٤-٥ استعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/27-SAF/14، التي قدّمتها باراغواي بدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة متعددة القوميات) متعددة القوميات والبرازيل وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، والتي تضمنت وصفاً عن تجربة استخدام التدقيق عن بُعد لمراقبة السلامة في ظل نقشي جائحة ما، مقترحة اعتبار تنفيذ الأنشطة عن بُعد جزءاً من منهجيات "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر". وأبلغ مسار السلامة بأن أنشطة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" أُجريت عن بُعد وافترضياً أثناء جائحة فيروس كورونا، وأقرّ بأنّ تنفيذ مثل هذه الأنشطة أضاف مرونة أكبر سمحت للبرنامج بالوفاء بمهامه إلى جانب الأنشطة التي جرت في الموقع. ونظراً لما تنطوي عليه أنشطة هذا البرنامج العالمي المُنفذة عن بُعد وافترضياً من تعقيدات، جرى تشجيع الدول على توطيد التعاون فيما بينها.

٥-٥ واستعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/101-SAF/79، التي قدّمتها جمهورية كوريا، واقترحت فيها تقديم الدعم للدول الأعضاء في إدارة معلومات التدقيق الخاصة بها، إلى جانب إعداد إجراءات الغرض منها تنظيم وحماية المعلومات التي يجري تجميعها ونشرها على الموقع الإلكتروني. وأبلغ مسار السلامة أن التوصيات الصادرة عن كل من مجموعة خبراء الاستعراض الهيكلية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر " (GEUSR) و"المجموعة الاستشارية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-AG) تتوافق مع الاقتراحات، وأن إعداد إطار عام لإدارة البيانات جزء من المشاورات الجارية لمعالجة عدة أمور ومنها بصفة خاصة الإجراءات الآلية إلى تنظيم المعلومات واستخدامها وحمايتها.

٦-٥ وتناولت كل من ورقة العمل HLCC 2021-WP/37-SAF/24، التنقيح رقم ١، التي قدّمتها بيرو بدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة-المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، وورقة العمل HLCC 2021-WP/100-SAF/78، التنقيح رقم ١، التي قدّمتها جمهورية كوريا، التنفيذ الفعال وتطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، لاسيما جمع أنشطته التقليدية مع عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSPIAs). وأقرّ مسار السلامة بفائدة دمج هذه الأنشطة على المدى البعيد، وفي الوقت ذاته، الحفاظ على المنهجيات المتنوعة لهذه الأنشطة. وأحاط مسار السلامة علماً بأنّ الاقتراحات تتوافق مع التوصيات والمشورة التي قدمتها مجموعة خبراء الاستعراض الهيكلية والمجموعة الاستشارية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، بخصوص تطور عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية، ووافق على إحالتها إلى نطاق التشاور، كما أوصت به المجموعة الاستشارية، للنظر فيها في إطار التطور المستمر للبرنامج.

٧-٥ واستناداً إلى النقاشات التي دارت، وافق مسار السلامة على التوصيات التالية:

### التوصية ٢/٥ - البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر

ينبغي أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) التعاون مع الإيكاو وقبول أنشطة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر"، قدر الإمكان، بما فيها الأنشطة التي تُنفذ عن بُعد أو بشكل افتراضي، من أجل تسهيل العمل السلس للبرنامج؛

ينبغي أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ب) مواصلة تطوير "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" وفقاً للتوصيات والمشورة الصادرة عن مجموعة خبراء الاستعراض الهيكلي للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر " (GEUSR) و"المجموعة الاستشارية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-AG)، فضلاً عن الابتكارات الجديدة الناجمة عن عملية احتواء الجائحة؛

(ج) تنفيذ توصيات المجموعتين المذكورتين، بما في ذلك إعداد إطار عام لتنظيم البيانات في إطار البرنامج، بحيث يتضمن عدة أمور منها الإجراءات التي تنطبق على استخدام المعلومات وإدارتها وحمايتها؛

(د) استيعاب عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية ضمن الأنشطة التقليدية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، عن طريق الاستعانة بآلية التشاور التي اقترحتها المجموعة الاستشارية للبرنامج.

### الخطة العالمية للملاحة الجوية وغيرها من المسائل المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية

٨-٥ استعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/66-SAF/47، التي قدّمتها بوليفيا، بدعم من الأرجنتين وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وفنزويلا، والتي اقترحت أن تقتصر المقاييس المستخدمة في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" على قياس السعة والكفاءة، وترك مقاييس السلامة للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP). وجرى تذكير مسار السلامة بأن الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي أيدتها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الأربعين، حدّدت عدداً من الطموحات في مستوى الأداء ضمن ١١ مجالاً من مجالات الأداء الرئيسية (KPAs)، حيث تشكّل حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) واللبنات الأساسية (BBB) جزءاً من كافة مجالات الأداء، بما فيها السلامة. كما أحاط مسار السلامة علماً بأنّ الإيكاو كانت تعمل على إعداد مجال الأداء الرئيسي الخاص بالسلامة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، كما طلب المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، وتوفير رابط يجمع بينها وبين الخطة العالمية للسلامة الجوية تجنباً لأيّ تداخل أو تكرار لمقاييس الأداء في مجال السلامة. وأقر مسار السلامة بالحاجة إلى وجود مقاييس للأداء الغرض منها قياس مستوى السلامة وكذلك السعة والكفاءة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، وفي ذات الوقت، أكّد على الحاجة إلى تجنب التكرار والتداخل مع الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٩-٥ واستعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/76-SAF/55، التي قدّمتها كولومبيا، بدعم من الأرجنتين وبوليفيا (جمهورية بوليفيا متعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، والتي سلطت الضوء على الإسهامات الهامة للخطط الوطنية للملاحة الجوية في مجال سلامة. وعلاوة على ذلك، أبرزت الورقة أهمية جمع البيانات والمعلومات وتحليلها وتبادلها من أجل تسهيل إدارة الأداء، ليس فقط من ناحية السلامة، بل وأيضاً على نحو متكامل يشمل مجالات الأداء الرئيسية الإحدى عشرة الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. ووافق مسار السلامة على النظر في إعداد أحكام تتعلق بتنسيق إدارة الأداء على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية في مجالات مثل النظم الإدارية المطبقة والجودة والهيكل والسرية. وفي هذا الشأن، ومع الإشارة إلى أنّ الأحكام المتعلقة بالنظم الإدارية التي تنطبق على بيانات ومعلومات السلامة كانت قيد الإعداد، وافق مسار السلامة على تقديم الاقتراحات إلى عناية مجموعات الخبراء المختصة.

١٠-٥ واستعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/59-SAF/44، التي قدّمتها "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية"، والتي تعرض الآثار الاقتصادية التي خلفتها جائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران وكيف أرغمت الجائحة الدول على إعادة تقييم الأولويات الاستراتيجية، كما أحاط مسار السلامة علماً بالآثار المترتبة عن انخفاض الحركة الجوية على النفقات الرأسمالية بالنسبة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs)، الأمر الذي قد يتسبب في عدم تحقيق رؤية الخطة العالمية للملاحة الجوية. وسعيًا إلى ضمان استمرار التقدم في تطوير منظومة الملاحة الجوية، وافق مسار السلامة على إعداد منهج جديد يركز على إعادة ترتيب الأولويات على المستويين الإقليمي والعالمي من أجل تحقيق الرؤية التي تنطوي عليها الخطة العالمية للملاحة الجوية والطموحات المحددة فيما يخص الأداء.

١١-٥ واستعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/147-SAF/113، التي قدّمتها الإمارات العربية المتحدة باسم الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (الإيكاو)، والتي أشارت إلى زيادة الحالات التي أبلغ فيها عن تأخر الاتصالات بين أفراد الطاقم مع عودة العمليات ما بعد الجائحة، كما دعت إلى التوسع في أنشطة التدريب المقدم لطاقم الطيران على إدارة شؤون الطاقم والعوامل البشرية (CRM/HF). ووافق مسار السلامة على أنّ إعداد إطار شامل في مجال تدريب أفراد الطواقم استلزم تكثيف التدريب على إدارة شؤون الطاقم، بما في ذلك الاتصالات فيما بين الاختصاصات المختلفة. ومع الإشارة إلى الأحكام الخاصة بإدارة شؤون الطاقم والأعمال الجارية التي تضطلع بها المنظمة لتحسين التدريب في مجال الموارد البشرية، وافق مسار السلامة على رفع هذه الاقتراحات إلى عناية مجموعة الخبراء المختصة.

١٢-٥ واستعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/152-SAF/116، التي قدّمتها الإمارات العربية المتحدة، وأيدتها الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني، والتي ناقشت ما وصلت إليه الإجراءات المنصوص عليها في قرار الجمعية ٢٧-٤٠: "الابتكار في مجال الطيران"، وألقت الضوء على الحاجة إلى تسريع وتيرة تنفيذ مبادرات الابتكار على صعيد الإيكاو وهيئات الطيران المدني وقطاع الطيران. وأقر مسار السلامة بأنّ الابتكار وتطوير الأعمال وبناء القدرة على الصمود هي من أفضل الطرق للتعافي السريع من أي أزمة وبقدر عالٍ من الثقة. ونظراً لتوافق الأعمال الجارية التي تقوم بها الإيكاو مع الاقتراحات المقدمّة، وافق مسار السلامة على إحالتها إلى المجموعات المختصة في المنظمة.

١٣-٥ واستعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/97-SAF/75، التي قدّمتها اليابان، وأبرزت فيها ضرورة تنفيذ مفهوم تحديد موقع الطائرات المستغيثة بشكل فعال، وفقاً لأحكام الجزء الأول — "النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات" من الملحق السادس — "تشغيل الطائرات". وبالإشارة إلى الجهود الجارية التي تبذلها المنظمة في سبيل تنفيذ الأحكام المذكورة، شجع مسار السلامة الدول على تبادل معلومات الاتصال الخاصة بها في "دليل الإيكاو لمراقبة سلامة عمليات الطيران". كما أحاط

مسار السلامة علماً بضرورة تنظيم تدريب إضافي يُقدّم للوكالات المعنية المشاركة في الاستجابة للوقائع واختفاء الطائرات، مشجعاً الدول أيضاً على إجراء التمارين التدريبية مع أفراد البحث والإنقاذ (SAR) والتأكد من استعدادها لمعالجة الأحداث المحددة في النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS).

١٤-٥ واستعرض مسار السلامة ورقة العمل HLCC 2021-WP/30-SAF/17، التي قدّمتها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) واللجنة الفنية الراديوية للملاحة الجوية (RTCA)، حيث ناقشت هذه الورقة احتمال حدوث تشويش من تركيب أجهزة الجيل الخامس (G5) على نطاقات ترددات مجاورة نطاقات الجهاز اللاسلكي لقياس الارتفاع (٢-٤ - ٤-٤ - ٤-٤ ميغاهيرتز) الأجهزة اللاسلكية لقياس الارتفاع، والتي تُعتبر أجهزة إلزامية في مجال سلامة الطائرات، وتُستخدم لقياس ارتفاع الطائرة عن التضاريس. وقد أحاط مسار السلامة علماً بخطأ بسيط في تركيب أجهزة الجيل الخامس (G5) في المملكة المتحدة، ونكّر بالإجراءات التي اتخذتها الإيكاو بالفعل من خلال كتاب المنظمة ٢٢/٢٠٢١ وفي قرار الجمعية العمومية ٦-٣٨.

١٥-٥ وأحاط مسار السلامة علماً بورقات المعلومات (HLCC 2021-WP/150-SAF/114) التي قدّمتها كندا والرابطة الدولية لمعاهد الملاحة (IAIN) وأستراليا وكندا وفرنسا وألمانيا والأردن والمغرب وهولندا ونيوزلندا وجمهورية كوريا وأسبانيا وسويسرا وأوكرانيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والأياتا والاتحاد الدولي لرابطات طيران الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) (HLCC 2021-WP/219-SAF/143) والصين (HLCC 2021-WP/119-SAF/92 و HLCC 2021-159-SAF/120) وكولومبيا (HLCC 2021-WP/141-SAF/107) وإندونيسيا (HLCC 2021-WP/81-SAF/59، التفتيح رقم ١) والإمارات العربية المتحدة (HLCC 2021-WP/145-SAF/111) والولايات المتحدة (HLCC 2021-WP/200 و SAF/135 و HLCC 2021-WP/226-SAF/150) والمجلس الدولي للمطارات (HLCC 2021-WP/229-SAF/151) ولجنة الطيران المشتركة بين الحكومات (IAC) (HLCC 2021-WP/170-SAF/130).

١٦-٥ واستناداً إلى نتائج النقاشات التي دارت، وافق مسار السلامة على التوصيات التالية:

### التوصية ٣/٥ — آثار جائحة فيروس كورونا على "الخطة العالمية للملاحة الجوية"

ينبغي أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(أ) تيسير النقاشات على المستوى الإقليمي من أجل التوصل إلى توافق في الآراء بشأن ترتيب الأولويات ومراعاة الضغوط المادية التي يتعرض إليها القطاع؛

(ب) تحديد المسارات الحيوية والفرص الأخرى لتحقيق قفزات كبيرة في مجال التكنولوجيا.

### التوصية ٥/٤ — النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS)

ينبغي أن تقوم الدول بما يلي:

- (أ) تزويد الإيكاو بما لدى وحدات خدمات الحركة الجوية من معلومات عن عمليات الاستطلاع وبيانات الاتصال بالجهات التشغيلية كي يتسنى تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران؛
- (ب) عقد دورات تدريبية بشأن النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران، وإدراجه في التدريبات في مجال أنشطة البحث والإنقاذ.

### التوصية ٥/٥ — التخفيف من حدة مخاطر تطبيق الجيل الخامس على وظائف الجهاز اللاسلكي لقياس الارتفاع البالغ الأهمية للسلامة.

ينبغي أن تقوم الدول بما يلي:

- (أ) اعتبار السلامة العامة وسلامة الطيران أولوية عند اتخاذ القرارات بشأن كيفية تشغيل خدمات النطاق العريض الخلوي للجيل الخامس (5G)؛
- (ب) التشاور مع الجهات التنظيمية المسؤولة عن السلامة الجوية والخبراء المتخصصين ومستخدّمي المجال الجوي لمراعاة جميع الاعتبارات الضرورية والتدابير التنظيمية لضمان عدم تأثر أجهزة وخدمات الطيران الحالية بأي تشويش ضار؛

ينبغي أن تقوم الإيكاو بما يلي:

- (ج) مواصلة بذل الجهود المنسقة في مجال الطيران، لا سيما في سياق الاتحاد الدولي للاتصالات، لحماية طيف الترددات اللاسلكية التي تستخدمها أجهزة سلامة الملاحة الجوية.

— انتهى —