



الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون اللجنة الفنية

بند جدول الأعمال ٢٧: سلامة الطيران – السياسة

خطة سلامة الطيران العالمية وتطورها

(ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية "CANSO")

الموجز التنفيذي

تقدم الطبعة الأولى من خطة سلامة الطيران العالمية (GASP)، وثيقة رقم 10004، راجع (A38-WP/92) إطار تخطيط إستراتيجي للمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران (RASGs) والدول وجهات الصناعة من أجل ضمان تنسيق ومواءمة الجهود الهادفة إلى تحسين سلامة الطيران. وهذا هدف جدير بالثناء تعمل منظمة الملاحة الجوية المدنية على دعمه. غير أنه حتى يتسنى لكل أصحاب المصالح المعنيين تحديد الأولويات والأهداف وتخصيص الموارد الضرورية، سيتعين تطوير خطة سلامة الطيران العالمية بشكل أكبر لتوفير الأدوات والتوجيهات الضرورية لمساعدة أصحاب المصالح في وضع الخطط الخاصة بهم. إن هذه الورقة تعرض آراء منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية حول خطة سلامة الطيران العالمية وتطورها الإضافي، مع الوضع في الاعتبار أن الطبعة الثانية من هذه خطة سلامة الطيران العالمية ستجري مراجعتها في مؤتمر السلامة رفيع المستوى المقترح في عام 2015 من أجل اعتمادها والموافقة عليها لاحقاً في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في عام 2016.

الإجراء: تتعقد الجمعية العمومية من أجل دراسة التوصية الواردة في الفقرة 3.

١ - مقدمة

١-١ تقدم الطبعة الأولى من خطة سلامة الطيران العالمية (GASP)، وثيقة رقم 10004) التوجيه الإستراتيجي لبرنامج عمل السلامة الخاص بمنظمة الإيكاو ومنهجية التخطيط للتنسيق العالمي في مجال سلامة الطيران. وتمثل الشراكة والتعاون موضوعاً محورياً، حيث يتعين على كل من الدول والأقاليم وجهات الصناعة استخدام هذه الوثيقة للمساعدة في وضع أو تحديث الخطط الخاصة بها التي يجب أن تتعامل مع أولويات السلامة المحددة على مستوى الدولة وعلى المستوى الإقليمي، وذلك بما يتماشى مع الأهداف العالمية المحددة في خطة سلامة الطيران العالمية.

٢-١ تشرع خطة سلامة الطيران العالمية الجديدة في تحسين مستوى نضج وتطور الإشراف على السلامة بين الدول، كما تؤكد التأكيد الضروري على متابعة عناصر خطة سلامة الطيران العالمية الموجودة. والهدف من ذلك هو دمج وتحديث المبادرات والأهداف التي تم توضيحها في الإصدارات السابقة، بالإضافة إلى تلك الواردة في خريطة طريق سلامة الطيران العالمية (GASR)، التي تم وضعها في ذلك الوقت بواسطة مجموعة إستراتيجية السلامة في الصناعة (ISSG) بالتعاون للصيق مع منظمة الإيكاو.

^١ النسخ اللغوية المختلفة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية "CANSO".

^٢ وفيما يلي أعضاء مجموعة إستراتيجية السلامة في الصناعة (ISSG): إيرياص، بوينج، مجلس المطارات الدولي (ACI)، منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، الاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، ومؤسسة سلامة رحلات الطيران (FSF).

٣-١ سيتم تحديث خطة سلامة الطيران العالمية كل ثلاث سنوات وحتى تظل هذه الخطة ذات صلة ومفيدة كإطار تخطيط إستراتيجي، سيتعين تطويرها لاحقاً بالتعاون والتشاور مع أصحاب المصالح، كما يجب أن تتضمن أدوات التخطيط الأساسية والخرائط التي يجب استخدامها بواسطة المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران والدول وجهات الصناعة. وسوف تتيح المراجعة السنوية والتحديث كل ثلاث سنوات لخطة سلامة الطيران العالمية الفرصة لتقييم الإستراتيجية طويلة الأجل، علاوة على الأهداف قصيرة الأجل ومتوسطة الأجل التي يجب تحقيقها، ولتحديد الأولويات من أجل تخصيص الموارد الضرورية. وفي ظل مبادرات وبرامج السلامة العديدة الموجودة بالفعل وتلك التي يجري تخطيطها في الوقت الحالي، تُعتبر المناهج القائمة على التعاون والتضافر ضرورية لتحقيق النجاح. وفي هذا السياق، تُعتبر الطبعة الأولى من خطة سلامة الطيران العالمية، بصفتها وثيقة سياسة رفيعة المستوى، مبادرة ترحيبية لضمان تناسق ومواءمة الجهود، التي تعمل منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية على دعمها.

٢- المناقشة

١-٢ يتمثل الهدف الشامل لخطة سلامة الطيران العالمية الجديدة في تحسين أداء السلامة بشكل مستمر من خلال تنفيذ متطلبات الإشراف على السلامة في الدول واستخدام عناصر تمكين أداء السلامة الأربعة الهامة: التوحيد القياسي؛ والتعاون؛ والموارد؛ وتبادل معلومات السلامة. وعلى مدار العقد القادم، يتعين على الدول تحسين قدرات الإشراف على السلامة الخاصة بها من خلال تنفيذ: المعايير والممارسات الموصى بها (SARPs) الخاصة بمنظمة الإيكاو والمربطة بعمليات الموافقة والتفويض والاعتماد والترخيص الخاصة بالدول على المدى القريب (بحلول 2017)؛ إطار برنامج السلامة بالدول (SSP) الخاص بمنظمة الإيكاو على المدى المتوسط (بحلول 2022)؛ ونظام متقدم للإشراف على السلامة يتضمن إدارة تنبؤية للمخاطر على المدى الطويل (بحلول 2017).

٢-٢ تُعتبر هذه الأهداف مُكتملة لإنشاء وتنفيذ أنظمة إدارة السلامة (SMS) بواسطة المشغلين ومقدمي الخدمة. وتقر خطة سلامة الطيران العالمية بأن عنصر تمكين أداء السلامة - التوحيد القياسي ينبغي دعمه عن طريق التزام مقدمي الخدمات في الصناعة بالتنظيمات الوطنية علاوة على الالتزام بأفضل الممارسات في الصناعة. ويُعتبر هذا من أوجه التطوير المرحب بها. وداخل منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، ظل طويلاً يتم الإقرار بالحاجة إلى إطار عمل لمقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) يمكن خلاله إدارة السلامة بشكل استباقي، ذلك أن التنظيمات المتعلقة بأنظمة إدارة السلامة (SMS) يتم النظر إليها في أغلب الأحوال بصفتها بيانات عامة للمتطلبات يمكن اختبار الالتزام وفقاً لها.

٣-٢ نتيجة لذلك، قامت منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية بتطوير معيار التميز (SOE) الخاص بها في أنظمة إدارة السلامة (SMS)، والذي يقوم على مشاركة أفضل الممارسات بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) الأعضاء بها فيما يتعلق بتنفيذ أنظمة إدارة السلامة. ويقدم هذا المعيار، الذي تم إصداره في عام 2010، إطاراً لمنهج استباقي قائم على الأداء في إدارة السلامة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية، كما يُعتبر هذا المعيار مُكتملاً للمعايير والممارسات الموصى بها الخاصة بمنظمة الإيكاو والمربطة بأنظمة إدارة السلامة. ويسمح المعيار كذلك لمقدمي خدمات الملاحة الجوية ببناء نظامي يناسب حجمهم ودرجة التعقيد التشغيلي لديهم، كما أنه يقرّ بأن تحقيق أعلى مستوى من تطور أنظمة إدارة السلامة هو عملية طويلة الأجل يجب أن تتقدم بخطى تدريجية مدروسة للغاية. ولما كانت قيمة معايير الصناعة لأفضل الممارسات بالنسبة لتنفيذ إطار برنامج السلامة بالدول قد أقرتها خطة سلامة الطيران العالمية، فإنه يتم تشجيع منظمة الإيكاو على الاستمرار في دعم تطوير معايير الصناعة لأفضل الممارسات في مجال إدارة السلامة والالتزام بها من جانب مقدمي الخدمات والمشغلين، ومن أمثلة هذه المعايير معيار التميز في أنظمة إدارة السلامة الخاص بمنظمة خدمات الملاحة الجوية.

٤-٢ إن عنصر تمكين أداء السلامة - التعاون يقرّ بقيمة الشراكات والتنسيق. وقد تم وضع الأهداف والأولويات والأغراض الواردة في خطة سلامة الطيران العالمية الجديدة من أجل مجتمع الطيران الدولي ككل وبالشراكة معه. ونظراً لأن خطة سلامة الطيران العالمية تحدد أهداف ومبادرات السلامة المستهدفة لمجتمع الطيران بأكمله، فإنها يجب أن تضمن كذلك التنسيق الفعال والكفاء لأنشطة السلامة التكميلية بين كل أصحاب المصالح. ومن هم، يجب أيضاً ابتكار واقتراح آلية لهذا التنسيق بين أصحاب المصالح من أجل الطبعة القادمة من خطة سلامة الطيران العالمية. كما يمكن أن يساعد هذا التنسيق بين منظمة الإيكاو والجهات التنظيمية أيضاً على

تجنب التضارب والتعارض بين التخطيط الإستراتيجي في خطة سلامة الطيران العالمية والمبادرات التنظيمية المرتقبة في الدول و/أو على المستوى الإقليمي.

٥-٢ تم تحديد أولويات سلامة الطيران العالمية بالنسبة لثلاثة مجالات، هي: تحسين أداء السلامة على مدارج الطائرات؛ وتقليل حوادث رحلات الطيران المراقبة في التضاريس (CFIT)؛ وتقليل عدد حوادث وأحداث فقدان التحكم داخل الرحلة. ويجب التعامل مع هذه الأولويات على المستوى العالمي والإقليمي وعلى مستوى الدولة. ودير بالذكر أن منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية هي أحد الشركاء الداعمين لمبادرة "سلامة مدارج الطائرات العالمية" التي تم إطلاقها في مايو 2011، وقد قامت المنظمة بدعم عدد من نوات سلامة مدارج الطائرات الإقليمية، بما فيها الندوة التي شاركت المنظمة في استضافتها مع ATNS في كيب تاون في أكتوبر من عام 2012. علاوة على ذلك، خلال قمة إدارة الحركة الجوية العالمية والاجتماع السنوي العام السابع عشر المنعقد في يونيو عام 2013 في كوراساو، أطلقت المنظمة، بالشراكة مع أصحاب مصالح آخرين، مبادراتها الأحدث لسلامة مدارج الطائرات التي تتضمن عدداً من الأدوات للمساعدة في الحد من الطرق غير المستقرة. ومن الممكن أن تشمل الطبقات المستقبلية من خطة سلامة الطيران العالمية على حصر وملخص للمبادرات التي أطلقها أصحاب المصالح في صناعة الطيران، بما في ذلك الأهداف والأغراض والدروس المستفادة.

٦-٢ إن عنصر تمكين أداء السلامة - الموارد يقرّ بأن الإشراف الفعال على السلامة يتطلب استثمار الموارد البشرية والفنية والمالية لتحقيق أهداف السلامة ولمراقبة التحسينات باستمرار. ويتم ترك تحديد الأولويات والأهداف مسألة لكل من المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران والدول وجهات الصناعة لكي تعمل عليها وتوافق عليها. ولكي يتم دعم عملية وضع خطط التنفيذ الإقليمية والوطنية، سيلزم أن تقدم خطة سلامة الطيران العالمية الجديدة أدوات التخطيط وصناعة القرار وخرائط الطريق الضرورية التي من شأنها مساعدة المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران والدول وجهات الصناعة في تحديد احتياجاتها ومتطلباتها ووضع الأولويات بما يتماشى مع قدراتها وحنود الموارد لديها. وتظل منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية جاهزة ومستعدة للمساعدة في تطوير وابتكار أدوات صناعة القرار والتوجيهات الإضافية هذه.

٧-٢ يؤكد عنصر تمكين أداء السلامة - تبادل معلومات السلامة على أهمية جهود مشاركة المعلومات لإجراء تقييم شامل لأداء السلامة العالمية من خلال القيام طوعاً بتبادل المعلومات التي يتم جمعها من المصادر العديدة. ولا تزال نصوص منظمة الإيكاو المتعلقة باستخدام معلومات السلامة ومشاركتها وحمايتها في مرحلة التطوير. مع ذلك، فقد وافقت منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية بالفعل على مذكرة تعاون (MoC) مع منظمة الإيكاو في مارس 2013، والتي جرى إعدادها بهدف تحسين أداء سلامة الملاحة الجوية في جميع أنحاء العالم عن طريق إنشاء إطار عمل لتحسين أنشطة الحوار والتعاون وتبادل المعلومات المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية بين المنظمين. وفي الوقت الذي يتم فيه التطوير اللاحق للشروط الخاصة باستخدام معلومات السلامة والموافقة عليها، سيتعين أن تتطور خطة سلامة الطيران العالمية كذلك لكي تعكس التطورات. ويُعتبر هذا المجال مخصصاً لدرجة كبيرة وهامة من التطوير اللاحق، بما في ذلك أدوات إعداد التقارير ولوحات أجهزة القياس الواجب استخدامها. وسوف تستمر منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية في دعم هذا الجهد.

٣ - الختام

١-٣ تقدم خطة سلامة الطيران العالمية، بصفتها وثيقة وسياسة رفيعة المستوى، إطاراً جيداً لوضع وتنفيذ الخطط الإقليمية وعلى مستوى الدول، مما يعمل على ضمان تنسيق ومواءمة الجهود الهادفة إلى تحسين سلامة الطيران. وفي سبيل دعم هذا الهدف، يمكن تحسين وتطوير خطة سلامة الطيران العالمية بشكل أكبر لاحقاً لتوفير الأدوات ومواد التوجيه الضرورية لمساعدة المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران والدول وجهات الصناعة في وضع الخطط الخاصة بها.

٢-٣ يوصى بأن تقوم منظمة الإيكاو بالآتي:

أ) أن تستمر في دعم تطوير واستخدام أفضل الممارسات في الصناعة مثل معيار التميز في أنظمة إدارة السلامة الخاص بمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية من أجل مقدمي خدمات الملاحة الجوية، الذين تؤكد خطة سلامة الطيران العالمية على الدور الإيجابي الذي يلعبونه في تحسين الالتزام بنصوص منظمة الإيكاو المتعلقة بإدارة السلامة؛

ب) أن تحدد آلية للتنسيق بين أصحاب المصالح في عملية وضع الأهداف والأولويات والأغراض والتعديلات التي تُجرى على الطبقات اللاحقة من خطة سلامة الطيران العالمية.

ج) أن تقوم بتجميع جرد وملخص لمبادرات السلامة التي أطلقها أصحاب المصالح في صناعة الطيران، بما في ذلك الأهداف والأغراض والدروس المستفادة، التي يمكن تضمينها في الخطط العالمية والإقليمية؛ و

د) أن تقوم بحلول منتصف عام 2014 بتطوير أدوات التخطيط وصناعة القرار وخرائط الطريق الضرورية التي يجب استخدامها بواسطة المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران والدول وجهات الصناعة في سبيل دعم خطة سلامة الطيران العالمية، وأن يتم وضع آلية استشارية لتطويرها.

٣-٣ بالنظر إلى التعهد بالموارد الذي يجب أن يقوم به أصحاب المصالح في صناعة الطيران لدعم خطة سلامة الطيران العالمية والخطط الإقليمية وعلى مستوى الدول، يُقترح أيضاً نشر التحديثات التي تتم على خطة سلامة الطيران العالمية إلى الدول وجهات الصناعة من أجل التشاور جيداً قبل تقديم هذه التحديثات للموافقة والاعتماد من قِبل المجلس والتصديق المسبق من جانب جمعية منظمة الإيكاو.

— انتهى —