



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٨: سلامة الطيران - التوحيد القياسي

المستويات العالمية المقبولة لسلامة الطيران بالنسبة لبرامج جميع الدول للسلامة الجوية

(ورقة مقدمة من قبل جمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز التنفيذي

تساعد ردود الفعل من جانب قطاع الطيران ومصالح الدول في تجسيد مستويات مقبولة للسلامة الجوية، وذلك بهدف تحقيق الانسجام في المستوى بالنسبة للجميع وتحاشي التمييز والمواقف الذاتية من جانب الدول. وأنه لأمر بالغ الأهمية أن يكون هذا التطور موحدًا من أجل الحفاظ على مستوى سلامة مقبول من قبل جميع الدول، ويهدف تنفيذ برامج الدول للسلامة بصورة فعالة ووفقًا لأهداف خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) تحيط علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛
- (ب) وتحت الايكاو على اتخاذ الاجراءات الضرورية من أجل:
 - (١) النظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة؛
 - (٢) وتشجيع تنظيم حلقات العمل وعقد الاجتماعات من أجل وضع مؤشرات منسقة للسلامة وأهداف مشتركة توافق عليها الدول في الأقاليم؛
 - (٣) وتصميم مؤشرات لمستويات عالمية مقبولة للسلامة لأغراض برامج الدول للسلامة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي للسلامة.
الآثار المالية:	لا توجد آثار مالية.
المراجع:	دليل ادارة السلامة الجوية (SMM) (Doc 9859) خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP) (Doc 1004)

١ المقدمة

١-١ أوصت أحكام القواعد والتوصيات الدولية للايكاو في السنوات الأخيرة بتنفيذ برنامج الدولة للسلامة كوسيلة لتحديد مستويات مقبولة لأداء السلامة بالنسبة لكل دولة.

٢-١ أدخلت التعديلات الأخيرة على الوثيقة (Doc 9859) دليل إدارة السلامة معلومات عامة بهدف إرشاد الدول في مجال تطوير برامج الدولة للسلامة إلى جانب إدخال معايير وإرشادات فيما يتعلق بتطوير مستويات مقبولة لأداء السلامة.

٣-١ وتقوم الدول بالعمل بصورة إفرادية وجماعية في أقاليمها، وبدعم من مكاتب الايكاو الإقليمية، على توفير التدريب للمسؤولين الحكوميين وفنيي قطاع الطيران في مجال برامج الدول للسلامة.

٤-١ وتوصي هذه الورقة بأن يتم تصميم مستويات أداء السلامة المقبولة بقيادة الايكاو ومساهمات من جانب الدول. ويفترض في مستويات السلامة هذه أن تكون ذات طبيعة عالمية ومقبولة من كل دولة. وينبغي على الدول والمنظمات وقطاع الطيران أن توحد جهودها من أجل توحيد مؤشرات سلامة أساسية مشتركة لجميع الدول في كل إقليم، على أن تعتمد كل دولة مؤشرات خاصة وفق احتياجاتها.

٢- مناقشة

١-٢ تمخضت تجارب الدول في تنفيذ برامج الدولة للسلامة عن نهج مختلفة لوضع مستويات أولية ومن ثمة أهداف للسلامة:

أ) تناولت نقطة الانطلاق الأحداث ذات العواقب الشديدة مثل الوقائع أو الحوادث الخطيرة. وتشكل عملية التحقيق في الحوادث من جانب السلطات المحققة بحكم التعريف أسلوبا استرجاعيا لتقييم المخاطر. وتتمتع بعض الدول بمؤسسات قوية للغاية ذات خبرة واسعة في التحقيق بالحوادث من شأنها الإسهام ببيانات وتصنيفات للسلامة تستخدم في وصف الأحداث. وقد جاء في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الفقرة ٨-٤، أنه "يجب على الدولة أن تنشئ قاعدة بيانات عن الحوادث والوقائع لتسهيل التحليل الفعال للمعلومات عن أوجه القصور الفعلية أو المحتملة في مجال السلامة الواردة فيها، بما في ذلك تلك المستمدة من نظمها الخاصة بالإبلاغ عن الوقائع، وتحديد أي إجراءات وقائية لازمة". وإذا لم يكن لدى الدولة برنامج للسلامة، ينبغي أن تكون أهدافها المباشرة قائمة على اتجاهات الحوادث في تلك الدولة. ويمكن أن يستغرق استخراج تقارير الحوادث والتوصيات الواردة فيها وقتا طويلا، الأمر الذي يجعل عملية تحديد الأسباب وتحليلها، وبالتالي استخلاص مؤشرات للسلامة، عملية طويلة وغير فعالة. وتقضي استراتيجية أخرى باستخدام بيانات وتقارير من دول ومنظمات أخرى، يمكنها مع ذلك أن تخدم كمرجع أو نقطة انطلاق، على الرغم من أنها لا تعكس الظروف الفعلية للدولة المعنية.

ب) يمكن تحليل قواعد بيانات الأحداث ذات العواقب الشديدة (الوقائع والحوادث الخطيرة). ويشكل بلوغ معدل خطير من الوقائع أو الحوادث قاسما مشتركا لإحصائيات الكوارث في أي صناعة. ومن أجل بلوغ هذا المعدل، ينبغي أولا تحديد العدد الدقيق من عمليات الطيران، والهبوط، والصيانة، والترحيل، وغيرها. ولكن هذا الأمر يمكن أن يكون صعبا لأن العديد من وحدات الصناعة لا تستخدم نظاما موحدًا لجميع البيانات. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الشخص أو الوحدة التنظيمية التي تقوم بجمع بيانات التشغيل يمكن أن تخدم وظيفة معينة غير السلامة مثل شؤون الضريبة أو التمويل أو السياحة أو الموارد البشرية.

ج) توجد حاليا مؤشرات وأهداف للسلامة ذات طابع عام. وقد وضعت الايكاو، من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مؤشرات لقدرات مراقبة السلامة على أساس عمليات تدقيق البرنامج، تستطيع الدول استخدامها كمرجع لتحديد الأهداف في خطط عملها التصحيحية. وقد تم بالفعل وضع

أهداف على نحو ما ورد في قرار الجمعية العمومية ٣٧-٤ حيث تَحْتِ الدول المتعاقدة والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع أصحاب المصلحة على تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وأهداف منهجية خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية وتنفيذ هذه المنهجيات **لخفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات**". وتحدد الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠٠٨-٢٠١١ الهدف التالي الذي يقضي بأنه يجب أن لا يكون في أي من أقاليم الايكاو معدل حوادث يفوق ضعفي المعدل العالمي بحلول نهاية عام ٢٠١١. وتبين البيانات المعدة لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية لعام ٢٠١٣ انخفاضا في معدلات حوادث الطائرات نتيجة تحديد الموقع (LOC-I) وارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة (CFIT) والحوادث المميتة في فترة ٢٠١١-٢٠١٢ مقارنة مع الفترة السابقة. غير أن الحوادث المميتة الناجمة عن ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة قد ازدادت بنسبة ٣٠ بالمائة من مجموع الحوادث المميتة لعامي ٢٠١١ و ٢٠١٢ (خطة الايكاو للسلامة الجوية ٢٠١٣)، الأمر الذي يجعل هذه الفئة من الحوادث المميتة أكثر من غيرها بالنسبة لفترة السنتين. وتعتبر هذه البيانات قيمة في قياس اتجاهات الحوادث، ولكن هذا الهبوط في المعدلات لم يكن جزءا من أي قيمة أو قياس تم تحديدها بمقتضى المبادرات الآتفة الذكر. وليس من الواضح ما اذا كان قد تم بلوغ الهدف الكمي أم لا. وفي حال عملت الدول وقطاع الطيران يدا بيد، يصبح بالإمكان وضع مؤشرات مشتركة للسلامة على المستوى الإقليمي ويصبح بالإمكان على هذا الأساس وضع الأهداف.

٣- الاستنتاجات

- ١-٣ يتطلب تنفيذ برنامج الدولة للسلامة دوام المشاركة بين الدول وقطاع الطيران. وتوفر خبرة فنزويلا في هذا المجال مجالات تبصر مفيدة أمام الدول المعنية والمنظمات وأفرقة العمل.
- ٢-٣ ومن المستحسن أن تقوم الايكاو بوضع مؤشرات عالمية للسلامة بالتعاون الوثيق مع الدول والمنظمات الإقليمية من أجل ضمان التنمية المستدامة للنقل الجوي وتحاشي التضارب بين الدول التي لديها مستويات متفاوتة للسلامة المقبولة.
- ٣-٣ وينبغي الاضطلاع بالأنشطة في كل الأقاليم لدعم الدول في وضع مؤشرات سلامة مشتركة. ويمكن لمثل هذه الأنشطة أن تعزز من مبادرات التوحيد القياسي لإدارة السلامة في خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية وأن تساعد في تحقيق أهداف هذه الخطة لتنفيذ برامج الدول للسلامة.