



المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

البند رقم ٦ من جدول الأعمال: التوجه المستقبلي

١-٦: خطط التنفيذ والمنهجيات

إطار السلامة

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

يمثل نهج حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) المعروض في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) نهجاً متكاملًا للتصدي للتحديات المتصلة بالقدرات والبيئة والربحية في مجال الطيران حتى عام ٢٠٣٠. ولا تزال المرحلة الانتقالية وإجراءات التنفيذ الجديدة تؤثر تحديات يتعين التصدي لها، لذا ينبغي الحفاظ على نفس مستوى النيقظ والتكامل لوضع إطار للسلامة على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٤.

١- المقدمة

١-١ كي تؤدي حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) إلى تشكيل نُظم الملاحة الجوية في المستقبل على النحو الذي تتوخاه الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) والمفاهيم التشغيلية المرتبطة بها، يتعين وضع إطار راسخ للسلامة ليس ضمن الدولة وحدها، كما تقتضي نُظم إدارة السلامة، وإنما على الصعيد الإقليمي أيضاً. وسيطلب هذا الإطار من الدول وغيرها من الجهات المعنية أن تتعاون بشكل غير مسبوق. وسيتم اتخاذ قرارات بشأن كيفية حساب وتقييم أداء النظام (قبل تنفيذ حزم التحسينات وبعدها)، وكيف سيتولى المجتمع الدولي رصد الامتثال، والجهة التي ستقوم بجمع البيانات وتحليل الإحصاءات، وما الذي يتعين قياسه على صعيد السلامة ومؤشرات الأداء، وكيف سيجري الاستفادة من ذلك كله في صياغة قواعد قياسية عالمية ملائمة. ويتعين من ثم وضع هيكل لتسوية جميع هذه المسائل وغيرها.

٢- معلومات أساسية

١-٢ يتألف إطار السلامة من عدة عناصر تشمل هيئة لصنع القرار ونظام إبلاغ إقليمي ورصد الامتثال وتحليل الإحصاءات.

٢-٢ وتتكفل هيئات صنع القرار بتعريف الخدمات التشغيلية والنتائج المنشودة التي تضمن السلامة الإقليمية/العالمية وتعزز المكاسب المتحققة من القدرات الحالية، وذلك عن طريق تنفيذ حلول أرضية، والتوفيق بين القواعد القياسية للاتصالات والمراقبة، وتطبيق وسائل الاتصالات والمراقبة القائمة على الأداء في المجال الجوي العادي، ورصد تطبيق التكنولوجيات

والإجراءات الجديدة وأدائها، وتيسير توفير خدمات الحركة الجوية، والإجراءات العامة والمتعلقة باستعداد المشغل للمراقبين وأطقم الطائرة، وتيسير تبادل المعلومات على الصعيد العالمي، وما يتصل بذلك من أهداف.

٣-٢ وتتناول المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ هذه المسائل على الصعيد الإقليمي. غير أن المجموعات الإقليمية أنشئت عندما كانت معظم منظومة الطيران تُدار من جهات تنظيمية تابعة للدولة، في حين أن ثمة دينامية جديدة مطبقة اليوم حيث فصلت العديد من الدول توفير خدمات الملاحة الجوية عن المهام التنظيمية. وينبغي كذلك التسليم بأن ثمة تنوعاً متزايداً في الجهات صاحبة المصلحة، وبعضها شركات تجارية كمقدمي خدمات الاتصالات الذين يقدمون خدمات لقطاعات أخرى غير الطيران ولا يعتمد بقاؤهم على هذا القطاع. ويتعين النظر فيما إذا كانت خطط أعمال هذه الجهات تتسق مع احتياجات مجموعة الطيران. لذا يُنشد المزيد من التعاون بين جميع أنواع مقدمي الخدمات والجهات التنظيمية والقطاع.

٤-٢ ويتعين أن تنظر الدول وأصحاب المصلحة في نوع الدعم المطلوب للتكيف مع المتغيرات في مجال الطائرات والعمليات والتكنولوجيات على نحو يتسق مع هدف تحقيق نظام للملاحة الجوية متوافق عالمياً على النحو الذي تتوخاه الخطة العالمية للملاحة الجوية. ويتعين أن تكفل الدول تحديداً أن تتضمن المجموعات الإقليمية المزيج الصحيح من موظفي الرقابة التنظيمية، وموظفي النقل الجوي، وموظفي خدمات الملاحة الجوية بالإضافة إلى أصحاب كفاءات متخصصة مثل الاتصالات والمراقبة والرياضيات والملاحة. وفي بعض الأحيان، تواجه حتى المناطق الثرية نسبياً مصاعب في تمويل مثل هذه المشاريع والأكثر صعوبة إمدادها بالخبرات المناسبة.

٥-٢ ويتعين كذلك إقامة نظام محكم للإبلاغ على الصعيد الإقليمي. وينبغي أن تكفل دول مقدمي خدمات الحركة الجوية إجراءات إبلاغ مناسبة. كما ينبغي استخراج البيانات من هذه التقارير على صعيد إقليمي والاسترشاد بها في القرارات التي تتخذها الدول بشأن إجراءات التخفيف أو تنفيذ عمليات وإجراءات جديدة أو التدريب أو التكنولوجيات. وسيُسترشد بهذه المعلومات أيضاً في اتخاذ قرارات الدول المتعلقة باعتماد وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران ودعمها بعد تنفيذها. وتقوم بعض وكالات الإبلاغ الإقليمية، التي أنشئت لجمع البيانات عن الأساس الإقليمي لرصد الحد الأدنى للفصل الرأسي في المجال الجوي، ببعض هذا العمل حالياً لكنها ستحتاج إلى المزيد من الموارد للاضطلاع بالأنشطة المدرجة في حزم التحسينات في منظومة الطيران.

٦-٢ ومن الشروط الأساسية لنجاح إدماج هذه الوحدات أن يجري تنفيذها في سياق برنامج متكامل لرصد الامتثال. ويساعد رصد الامتثال في كشف أوجه الخلل في التكنولوجيا أو العمليات أو الإجراءات بحيث يتسنى اتخاذ الإجراءات اللازمة لتصحيح جوانب القصور وتمكين النظام من العمل بالشكل المخطط له. وهو جهد مستمر لا ينقطع ما دامت التكنولوجيا أو العمليات أو الإجراءات مطبقة في بيئة الطيران. ولن يتسنى للمستخدمين الاعتماد على التكنولوجيا أو العمليات أو الإجراءات أو حصد مردود استثماراتهم بشكل كامل إلا بتنفيذ برنامج فعال لرصد الامتثال.

٧-٢ وللإجابة عن السؤال حول مدى سلامة المجال الجوي، من المهم تصنيف الحوادث المبلغ عنها بشكل صحيح فضلاً عن تقديم مشورة رياضية وإحصائية يُعتمد بها فيما يتعلق بالرصد المستمر للسلامة عن طريق تقييم مخاطر الاصطدام. ويضطلع بهذا الدور فريق التدقيق وفريق عمل علماء الرياضيات ضمن المجموعة الإقليمية لشمال الأطلسي. والأرجح أنهم سيحتاجون أيضاً إلى موارد إضافية للاضطلاع بالأعمال التي تقتضيها حزم التحسينات في منظومة الطيران.

٨-٢ وستحتاج الجهات التنظيمية كذلك إلى زيادة الميزانيات والموارد المتضائلة للتعامل مع حزم التحسينات. وبالإضافة إلى توفير الموارد للأنشطة المبينة أعلاه، سيتعين على هذه الجهات التوصل إلى أساليب مسؤولة ومعقولة للإحاطة بما تضطلع به الدول الأخرى من عمل في مجال السلامة. كما ستحتاج الجهات التنظيمية إلى خطة إقليمية، بل عالمية، إذا أُريد تيسير أنشطة الطيران وليس عرقلتها.

٩-٢ والخلاصة أننا بحاجة إلى اكتساب القدرة على ترجمة البيانات التي تُجمع من الحوادث إلى إجراءات وقائية. ويتعين الاعتراف بأصحاب المصلحة الجدد وإشراكهم في عملية صنع القرار. كما ينبغي تمهيد الطريق لعملية تعلم وتحسين مستمرة. لذا يتعين النظر في تكوين هذه المجموعات الإقليمية وهيكلها لضمان حصولها على الموارد الكافية وما ينبغي من الاختصاصات وأساليب العمل والمشاركة ومسارات العمل المخصصة لإعداد الاستراتيجيات والعمليات اللازمة لحفظ سلامة الطيران مع زيادة القدرات وتعزيز الكفاءة في الآن ذاته، وتنفيذ هذه الاستراتيجيات والعمليات والحفاظ عليها وتحسينها بشكل مستمر. وينبغي أن تشمل نقطة الانطلاق على تعزيز دعم الدول للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، وتعزيز أدوار وكالات الرصد الإقليمية والاستفادة منها، والإبلاغ عن طائفة أوسع من الأحداث والوقائع، وتعزيز محتوى تقارير الأحداث، ورصد الامتثال لنظم الاتصالات والملاحة والمراقبة.

٣- الاستنتاج

١-٣ تحتاج مجموعة الطيران إلى منتدى لدراسة المسائل والخطط والتمويل والموارد اللازمة لإطار السلامة، ولوضع الأسس الكفيلة بإنجاح حزم التحسينات في منظومة الطيران. ومن هذا المنطلق، يُدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصية التالية.

٤- التوصية

١-٤ يُدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٦/..... - إطار السلامة

أن تضع الايكاو هذه المسألة على جدول أعمال الجمعية العمومية القادمة بهدف التوصل إلى خطة تضعها الجهات المعنية لتحديد المسائل ووسائل التمويل والموارد اللازمة لإطار سلامة يبرسي أسس نجاح حزم التحسينات في منظومة الطيران.

— انتهى —