



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (ب)

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة

البند ٦-١ : الخطة الاستراتيجية

البند ٦-١-١ : طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) - الرؤية ولمحة عامة عنها

طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) - الرؤية ولمحة عامة عنها

(ورقة عمل مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

يعرض مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10004) استراتيجية السلامة التي وضعتها الإيكاو لدعم إيلاء الأولوية للسلامة الجوية ومواصلة تحسينها. وتهدف الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى مواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي تُسفر عن وفيات، بواسطة إرشاد عملية إعداد استراتيجية منسقة للسلامة وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية. وقامت الجمعية العمومية، بموجب قرارها ٣٩-١٢: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية" بإقرار أهمية الإطار العالمي الخاص في دعم هدف الإيكاو الاستراتيجي الخاص بالسلامة. وتمثل خارطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، الواردة في مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، خطة عمل من أجل مساعدة أوساط الطيران في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية ٦-١/١-x - مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة GASP, Doc 10004) والواردة في الفقرة ٣-٢.

الأهداف الاستراتيجية:	تتصل ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	"التأثير على أوساط الطيران": توفر الخطة العالمية للسلامة الجوية رؤية طويلة الأجل ستساعد الإيكاو والدول الأعضاء والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية وغيرها من الهيئات الإقليمية وقطاع الطيران على إعداد استراتيجية منسقة للسلامة. "التأثير بالنسبة للإيكاو (فيما يتعلق بمستويات الموارد الحالية في ميزانية للبرنامج العادي)": حيث أن إعداد إرشادات الإيكاو الحالية وتنفيذها سيستمر خلال فترة السنوات الثلاث المقبلة، يلزم توفير موارد إضافية، مالية وبشرية، من أجل دعم جهود الإيكاو في مجال تخطيط السلامة الجوية، باعتباره مجال متخصص.

(الوثيقة 10004 Doc) "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (الوثيقة 10075 Doc) "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦ أكتوبر ٢٠١٦)"	المراجع:
---	-----------------

١- المقدمة

١-١ تحظى السلامة بالأولوية الأولى في مجال الطيران. وأقرت الجمعية العمومية، في قرارها ٣٩-١٢: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية" بأهمية وجود إطار عالمي لدعم هدف الإيكاو الاستراتيجي الخاص بالسلامة. وتعرض الخطة العالمية للسلامة الجوية استراتيجية الإيكاو الخاصة بالسلامة من أجل دعم إيلاء الأولوية للسلامة الجوية ومواصلة تحسينها. وتهدف الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى مواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي تقضي إلى الوفيات، بواسطة إرشاد عملية إعداد استراتيجية منسقة للسلامة وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية. وتشجع الخطة العالمية للسلامة الجوية على التنسيق والتعاون فيما بين المبادرات الدولية والإقليمية والوطنية، مثل مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢-١ والطيران قطاع دائم التغير وعامر بالتحديات. ولذلك يتم استعراض وتحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية مرة كل ثلاث سنوات قبل كل دورة من دورات الجمعية العمومية للإيكاو. ولقد أعد مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية بواسطة جهود مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية، وهي مجموعة من الخبراء مشتركة بين الهيئات التنظيمية وقطاع الطيران قامت الإيكاو بإنشائها من أجل ضمان أن تعكس الخطة ومحتوياتها احتياجات أوساط الطيران على المستويات الدولية والإقليمية والوطنية. وبغية ضمان الاتساق بين الخطة وغيرها من خطط الإيكاو العالمية وأهداف الإيكاو الاستراتيجية، فسيقر المجلس الخطة العالمية للسلامة الجوية قبل أن تعتمدها الجمعية العمومية للإيكاو. ويُعرض مشروع الخطة العالمية للسلامة الجوية على المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من آراء الدول والمنظمات الدولية بشأنه (انظر المرفق (ب)، استبيان بشأن تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية).

٢- المناقشة

١-٢ تغيرت الخطة العالمية للسلامة الجوية تغيراً كبيراً منذ إصدارها في عام ١٩٩٧، وتطورت نتيجة مواصلة الاستشارات والمراجعات. ويقر مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية باحتياجات جميع الجهات المعنية بالطيران. وهي تشجع تنفيذ إجراءات إدارة السلامة ونهج قائم على المخاطر باعتبارها أدوات تساعد في إدارة نُظُم الطيران المتزايدة التعقيد. وهي تشجع أيضاً على استخدام مبادرات منسقة لتحسين السلامة من أجل معالجة الثغرات الكامنة في التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة بنظام مراقبة السلامة التابع للدولة. وتعمل الخطة العالمية للسلامة الجوية كإطار لنهج منسق للتعاون بين الدول والأقاليم (بما في ذلك الهيئات الإقليمية مثل المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية) وقطاع الطيران (بما في ذلك المنظمات الدولية وجهات تقديم الخدمات كل على حدة).

الرؤية والأهداف

٢-٢ تتمثل رؤية مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية في تحقيق هدف السلامة التطلعي بخفض عدد الوفيات في العمليات التجارية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٣٠ وما بعدها والمحافظة على هذا الهدف، وهو هدف متسق مع خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. ولقد أُختير عام ٢٠٣٠ كإطار زمني لتحقيق هذا الهدف حيث أنه من المتوقع أن يتضاعف حجم الحركة الجوية بحلول ذلك التاريخ.

٣-٢ كذلك فإن سلسلة الأهداف الستة الواردة في مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية تدعم هدف السلامة التطلعي في مجمله وستحل محل الأهداف التي تضمنتها طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. ولقد استُقي بعض هذه الأهداف من طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، والتي طالبت الدول بتنفيذ نُظم فعالة لمراقبة السلامة وتنفيذ برامج السلامة الوطنية. وتستجيب أهداف أخرى للآراء والتعليقات التي قدّمتها الدول والمنظمات الدولية أثناء عملية التشاور من أجل تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية، والتي تنادي بزيادة التركيز على إدارة مخاطر السلامة التشغيلية. وفيما يلي الأهداف المقترحة لمشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية:

الهدف الأول: تحقيق خفض مستمر في مخاطر السلامة التشغيلية.

الهدف الثاني: تعزيز قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة.

الهدف الثالث: تنفيذ برامج فعالة للسلامة الوطنية.

الهدف الرابع: زيادة التعاون على الصعيد الإقليمي.

الهدف الخامس: زيادة استخدام برامج قطاع الطيران.

الهدف السادس: ضمان توفير بنى أساسية مناسبة من أجل دعم عمليات مأمونة.

٤-٢ وتهدف الخطة إلى مواصلة تعزيز أداء سلامة الطيران على الصعيد الدولي بتوفير إطار تعاوني للدول والأقاليم وقطاع الطيران. وتسعى الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى تعزيز سلامة الطيران المدني الدولي من خلال ما يلي:

(أ) الترويج لثقافة إيجابية للسلامة؛

(ب) الإقرار بمسؤولية قطاع الطيران عن سلامة الجمهور والنهوض بها؛

(ج) تشجيع التعاون والعمل الجماعي والتعلم المشترك في مجال إدارة السلامة؛

(د) حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة؛

(هـ) تشجيع تقاسم وتبادل معلومات السلامة؛

(و) اتخاذ قرارات قائمة على البيانات؛

(ز) تشجيع تحديد الأولويات بناء على المخاطر؛

(ح) ضمان تناسب الإجراءات والموارد مع المخاطر؛

(ط) الإدارة الاستباقية للمسائل الناشئة.

٥-٢ ولقد أُعيدت هيكلة مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية لكي تشمل جزئين. يتناول الجزء الأول تخطيط السلامة، بما في ذلك تحديد التحديات التنظيمية ومخاطر السلامة التشغيلية وتحديد أدوار ومسؤوليات مختلف الجهات المعنية ضمن الخطة العالمية للسلامة الجوية. ويتناول الجزء الثاني تنفيذ مبادرات تعزيز السلامة الرامية إلى تحسين السلامة.

٦-٢ وبغية التخفيف من مخاطر حدوث وفيات، يتعين على الدول والأقاليم وقطاع الطيران التصدي لفئات الحوادث العالية المخاطر. وتُحدد أنواع الوقائع التي تُعتبر ضمن فئات الحوادث العالية المخاطر على الصعيد العالمي (والتي كان يُشار إليها في السابق كأولويات عالمية في مجال السلامة) على أساس الوفيات الفعلية الناجمة عن الحوادث السابقة أو ارتفاع

مخاطر الوفيات في كل حادث أو عدد الحوادث والأحداث. ولقد أُدرجت فئات الحوادث العالية المخاطر، بدون ترتيبها ترتيباً معيناً، في مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية على النحو التالي: ارتباط الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة، وفقدان السيطرة أثناء الطيران وارتباط الطائرات ببعضها في الجو، والخروج عن المدارج، واقتحام المدارج.

٢-٧ وفقاً لمشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، سيتم تشجيع كل إقليم على وضع خطط إقليمية للسلامة الجوية وكذلك تشجيع كل دولة على وضع خطط وطنية للسلامة الجوية، يُعرض في كل منهما التوجيه الاستراتيجي لإدارة السلامة الجوية لفترة زمنية محددة. ويتعين إعداد كل خطة وفقاً للأهداف والغايات وفئات الحوادث العالية المخاطر الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية. وبالنسبة للدول التي نفذت برامج السلامة الوطنية لديها تنفيذاً تاماً، فإن الخطة الوطنية للسلامة الجوية تشكل سبيلاً لإثبات الالتزام بتنفيذ الأنشطة الإضافية من أجل تحسين السلامة في الدولة، على سبيل المثال، من أجل تعزيز برنامج السلامة الوطني ولتحقيق أهداف السلامة في الدولة.

خارطة الطريق العالمية للسلامة الجوية

٢-٨ يتضمن مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية خارطة طريق عالمية للسلامة الجوية، وهي تمثل خطة عمل ترمي إلى مساعدة أوساط الطيران في تحقيق أهدافها من خلال إطار مرجعي متكامل ومشترك بالنسبة لجميع الجهات المعنية. وتعرض خارطة الطريق مبادرات معترف بها دولياً لتعزيز السلامة بالنسبة للدول والأقاليم وقطاع الطيران من أجل تحقيق كل هدف من أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. ولقد أُدرج القسم الخاص بمخاطر السلامة التشغيلية الوارد بخارطة الطريق في الخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل مساعدة الدول والأقاليم وقطاع الطيران على التصدي للفئات الخمس للحوادث العالية المخاطر. ويتعين تنفيذ مبادرات تعزيز السلامة في أسرع وقت ممكن من أجل التخفيف من المخاطر المرتبطة بفئات الحوادث العالية المخاطر. وتدعم خارطة الطريق المصادقة على فعالية مبادرات تعزيز السلامة وتُقرح هيكلاً لتحديد الأخطار المرتبطة بفئات الحوادث العالية المخاطر وتُعد مبادرات إضافية لتعزيز السلامة من أجل التخفيف من مخاطر السلامة ذات الصلة.

٢-٩ ولقد أُدرجت مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية في مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة وسُتستخدم لقياس التقدم الذي تحرزه الدول والأقاليم وقطاع الطيران كل على حدة من أجل تحقيق أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية. وتتضمن غايات الخطة العالمية للسلامة الجوية تواريخ خاصة بإكمال أعمال مختلفة وهي تستخدم لقياس نجاح الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية عموماً. وبعد إصدار مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، ستقوم الإيكاو برصد مستوى ما أنجزته كل دولة وإقليم فيما يتعلق بهذه الأهداف والغايات. ويتعين على الدول والأقاليم وقطاع الطيران ضمان توفر الموارد الكافية، بما في ذلك العاملين الفنيين المؤهلين والبنى الأساسية والأدوات والتمويل من أجل دعم مبادرات تعزيز السلامة اللازمة لتحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. ويمكن أن تستفيد الدول التي تحتاج إلى المساعدة لتحسين قدراتها الخاصة بمراقبة السلامة من النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية في هذا الشأن.

٢-١٠ وتعتبر الخطة العالمية للسلامة الجوية إحدى خطط الإيكاو العالمية، التي تشمل الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية لأمن الطيران. وبالإضافة إلى التحديات المتصلة بالسلامة ومخاطر السلامة التشغيلية، يدعم مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية من خلال تلبية الحاجة إلى بنى أساسية مناسبة من أجل دعم تنفيذ عمليات مأمونة. ويُعد تنسيق الأنشطة بين المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أمراً أساسياً للنجاح في تنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.

١١-٢ ويُرجى من الدول والمنظمات الدولية تعبئة الاستبيان الوارد في المرفق (ب) بحلول ٢٠١٨/٨/١٤ وذلك من أجل المساعدة في تركيز انتباه أوساط الطيران على المسائل ذات الأهمية الخاصة.

١٢-٢ كذلك فإن نتائج المؤتمر والمعلومات المستقاة من الاستبيان ستؤخذ في الاعتبار عند الانتهاء من إعداد طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. وستعرض الصيغة النهائية لهذه الطبعة، فور إقرار مجلس الإيكاو لها، على الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو من أجل اعتمادها.

٣- الخلاصة

١-٣ تماشياً مع هدف الإيكاو الاستراتيجي الخاص بالسلامة، يعرض مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية المبادرات الرئيسية لتعزيز السلامة لفترة السنوات الثلاث. وتوفر الخطة العالمية للسلامة الجوية إطاراً للدول والأقاليم وقطاع الطيران من أجل التعاون والتضافر لدعم الدول في إدارة التحديات التنظيمية ومخاطر السلامة التشغيلية. وهي تبين أدوار مسؤوليات الدول والأقاليم وقطاع الطيران. وتمثل خارطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، خطة عمل ترمي إلى مساعدة أوساط الطيران في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال إطار مرجعي متكامل ومشارك بالنسبة لجميع الجهات المعنية.

٢-٣ وفي ضوء ما تقدم ذكره، يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٦-١/خ: مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية
(Doc 10004, GASP)

إن المؤتمر:

(أ) يحثّ الدول على الموافقة من حيث المبدأ على مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، وذلك بعد إدراج أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية.

(ب) يطلب إلى الإيكاو بأن تأخذ بعين الاعتبار ما يثمر عنه المؤتمر والاستبيان من معلومات عند اعتماد طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية في وقت لاحق في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

AN-Conf/13-WP/29
Appendix A
English only

APPENDIX A
THE GLOBAL AVIATION SAFETY PLAN (GASP)

Available at:

https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/Doc_10004_GASP_2020_2022_Edition.pdf

APPENDIX B

QUESTIONNAIRE ON THE GLOBAL AVIATION SAFETY PLAN UPDATE

Please complete and return this questionnaire
By email: gasp@icao.int or facsimile: +1 514 954 6759
no later than 14 August 2018

Name of State/organization: _____
Completed by: _____
Email address: _____

Purpose of questionnaire

The following questions provide an opportunity for key stakeholders to give specific feedback on the draft 2020-2022 edition of the Global Aviation Safety Plan (GASP) in relation to organizational challenges, operational safety risks, implementation of the GASP at the national and regional levels, and safety performance measurement. ICAO will analyse the responses and consider the information provided by respondents, as part of the process for the revision of the GASP, in preparation for the Thirteen Air Navigation Conference. States are invited to provide information at the national level. Regional organizations are invited to provide information regarding issues at the regional or sub-regional level. International organizations are invited to provide aggregate information. The information submitted will be de-identified; only aggregate information will be used for the purposes of updating the GASP. The responses will not be distributed outside ICAO.

1 ORGANIZATIONAL CHALLENGES

1.1. After reviewing the draft 2020-2022 edition of the GASP, what are the main challenges/obstacles your State/organization will face when trying to achieve the goals and targets set out in the GASP? Please indicate them below:

1.2. Does the proposed draft GASP assist your State/organization in addressing organizational challenges, including strengthening the safety oversight capabilities of the State and implementing a State safety programme? Please specify below:

2. OPERATIONAL SAFETY RISKS

2.1. Does the proposed draft GASP assist your State/organization in addressing operational safety risks, including the five high-risk categories of occurrences listed in the document? Please specify below:

3. GASP IMPLEMENTATION AT THE NATIONAL AND REGIONAL LEVEL

3.1. Does your State/organization have a national or regional aviation safety plan?

- ☐ Yes
☐ No

3.2. If yes, how is it communicated to relevant stakeholders? Please specify below (if it is available on a public website, please indicate the address):

3.3. Will the proposed draft GASP assist your State/organization in the development of the national or regional aviation safety plan?

3.4. What additional points would you include in the GASP to best support your State/organization's national or regional aviation safety plan development? Please specify below:

4. SAFETY PERFORMANCE MEASUREMENT

4.1. Does your State/organization publish an annual safety report (please include the accident investigation authority, if applicable)?

- ☐ Yes
☐ No

4.2. If yes, how is it communicated to relevant stakeholders? Please specify below (if it is available on a public website, please indicate the address):

4.3. Do your State's aviation service providers publish an annual safety report? Please select all applicable below:

- | | |
|---|--|
| ☐ Approved training organizations | ☐ Operators of aeroplanes |
| ☐ Approved maintenance organizations | ☐ Operators of helicopters |
| ☐ Air traffic services providers | ☐ Operators of certified aerodromes |
| ☐ Organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft | |

4.4. If yes, how is it communicated to relevant stakeholders? (if it is available on a public website, please indicate the address):
