



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 الفرعي ٦-١: الخطة الاستراتيجية

صنع القرار على أساس البيانات بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

(ورقة مُقدّمة من النمسا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١ والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني^٢، ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول))

الموجز التنفيذي

تتدارس هذه الورقة حصاد تجربة أوروبا بشأن تبادل المعلومات الاستخباراتية وتحديد الأولويات المشتركة على الصعيد الإقليمي التي توثّقها الخطة الأوروبية للسلامة الجوية. ويمكن استخدام العديد من الدروس المستخلصة من تجربة أوروبا للاسترشاد بها في الطبقات المقبلة من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP).
الإجراء المطلوب: المؤتمر مدعوّ إلى الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة رقم ٦.

١- المقدمة

١-١ إن الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004)، وثيقة سياسية استراتيجية رفيعة المستوى من أجل التخطيط والتنفيذ، وقد جرى إعدادها بالاقتران مع الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750). وتعزز كلا الوثيقتين تنسيق المبادرات الدولية والإقليمية والوطنية الرامية إلى إقامة نظام للطيران المدني الدولي يتسم بالاتساق والسلامة والكفاءة.

٢-١ الهدف من الخطة العالمية للسلامة الجوية هو مساعدة الدول والأقاليم في سياساتها وتخطيطها وتنفيذها فيما يتعلق بالسلامة عن طريق تحديد أولويات وأهداف السلامة العالمية؛ وتوفير إطار وجدول زمنية وإرشادات من أجل التخطيط؛ وعرض استراتيجيات التنفيذ وخريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية. وهذه الخريطة عبارة عن خطة عمل ترمي إلى مساعدة أوساط الطيران على تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. وهي خطة تضع أولويات محددة على المستويين الحكومي والإقليمي.

٣-١ تستعرض الإيكاو خطة GASP كل ثلاث سنوات. وشكلت في سبيل ذلك فريق دراسة في عام ٢٠١٧ لإعداد طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من هذه الخطة. وسوف تقترح هذه الطبعة الجديدة هدفاً طموحاً لتحقيق معدل صفر وفيات في العمليات التجارية

^١ إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، آيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبرغ، مالطة، المملكة المتحدة، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

^٢ أذربيجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، موناكو، النرويج.

بحلول عام ٢٠٣٠ وما بعده، وهو هدف مدعوم بستة أهداف محددة، وأهداف ومؤشرات أخرى ذات صلة. وستقر طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية بأهمية تحليل مخاطر السلامة على الصعيدين الوطني والإقليمي، وستدعو إلى وضع برامج تعاونية إقليمية في مجال السلامة، وستضمن الدور الرئيسي الذي يمكن أن تقوم به المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) في إطار تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٢- مواءمة الاستراتيجيات العالمية

١-٢ إن الخطة العالمية للسلامة الجوية أداة هامة لتحقيق المزيد من التحسين في مجال السلامة على الصعيد العالمي لمواجهة الزيادة المتوقعة في حجم الحركة، والسماح بالتكامل الآمن للتكنولوجيات الجديدة، وإدارة التهديدات والفرص ذات الصلة. وهناك اعتراف بما تبذله الإيكاو من جهود لضمان التشاور بشأن هذه الخطة على نطاق واسع مع الدول ومنظمات الصناعة. ومن التطورات الإيجابية للغاية محاولة إيجاد التوازن الصحيح بين بناء قدرات الدول ومعالجة المخاطر التشغيلية التي تهدد سلامة الطيران. وللنسخة المحدثة من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية مع مجموعة مبادرات تحسين السلامة (SELS) قيمة مضافة كبيرة في دعم الدول والأقاليم من أجل التأهب لمواجهة التحديات القائمة.

٢-٢ وتمشياً مع نهج النظام الشامل للسلامة الجوية، تسعى أوروبا جاهدة لضمان وجود رؤية مشتركة وأهداف متوائمة للخطة الأوروبية الرئيسية لإدارة الحركة الجوية والخطة الأوروبية للسلامة الجوية (EPAS). ويتوخى من اتباع نهج متسق ومتكامل فيما يتعلق بالبنى الأساسية لإدارة الحركة الجوية والمسائل المتعلقة بالسلامة، بما في ذلك جميع عناصر الطيران، أن يوفر مزيداً من الكفاءة في بلوغ أهداف السلامة والأداء، وقد يمهّد الطريق تجاه إطار موحّد لإدارة لمخاطر الطيران. ولذلك فإن أوروبا تدعو الإيكاو إلى الشروع في المواءمة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، بدءاً بالإدماج السلس لأنظمة الطائرات الموجهة عن بُعد، وكذلك لإجراءات التخفيف من التهديدات الإلكترونية. وعلاوة على ذلك، فمع وضع الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، تصبح المواءمة ضرورية أيضاً مع التطورات العالمية في مجال الأمن وتطور صورة التهديد المحيّق بالطيران المدني. ومن شأن ذلك أن يساعد على ضمان السلامة المثلى للركاب حيث يمكن أن تؤدي جوانب الأمن والسلامة لبعض المخاطر إلى اتباع نهج متضارب، ومن ذلك على سبيل المثال، أين يمكن حمل بطاريات الليثيوم أو الأجهزة الإلكترونية الشخصية، أو توصيد أبواب مقصورة القيادة وعدد الأشخاص داخل مقصورة القيادة.

٣- عملية صنع القرار على أساس المخاطر

١-٣ أبلغت الإيكاو، من خلال النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)، بالدور الذي ينبغي أن تضطلع به المنظمات الإقليمية. وبما لدى أوروبا من تجربة كبيرة مكتسبة في مجال إدارة السلامة والكفاءة من خلال التعاون الإقليمي واقتصادات وفورات الحجم، فإنها تدعم الإيكاو في هذه المساعي وتحدد القيمة التي تضيفها المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) إلى دولها الأعضاء وإلى الصناعة، والكيفية التي يمكن أن تدعم بها مبادرات الإيكاو، لا سيما فيما يتعلق بتنفيذ رؤية الخطة العالمية للسلامة الجوية ورسالتها على الصعيد الإقليمي.

٢-٣ تخلق الخطة الأوروبية للسلامة الجوية (EPAS) تركيزاً مشتركاً على المسائل الإقليمية المتعلقة بالسلامة الجوية باعتبارها استمراراً للجهود الأوروبية من أجل تحسين السلامة الجوية والامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، كما أنها تشيد منبراً مشتركاً لتحديد وتقاسم الممارسات السليمة في مجال السلامة. وهذا النهج الإقليمي يكمل الجهود الوطنية التي تتيح وسيلة أكثر فعالية لإدارة السلامة في نظام الطيران الأوروبي. وقد شرع المكتب الإقليمي للإيكاو في أوروبا في عملية لتحديد خطة إقليمية للسلامة الجوية في إقليم أوروبا وشمال الأطلنطي استناداً إلى الخطة الأوروبية للسلامة الجوية.

٣-٣ وعلى الصعيد الأوروبي، يجري تحديد المسائل المتعلقة بالسلامة والتخفيف من المخاطر المرتبطة بها بالتنسيق مع الدول وأوساط الصناعة باعتبارها جزءاً من نظام طيران واحد. وتتماشى أولويات الخطة الأوروبية للسلامة الجوية مع تلك الأولويات التي حددتها الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP). ويتمثل جوهر هذه العملية في تبادل المعلومات الاستخباراتية على المستوى الأوروبي بشأن السلامة الجوية من أجل التوصل إلى فهم مشترك لمخاطر السلامة وتنفيذ نهج منظم يجمع بين صور المخاطر في الدول الأوروبية وأوساط الصناعة لكي يُستَرشد بذلك في عملية صنع القرار على مستوى الاتحاد الأوروبي. أما على الصعيد العالمي، فمن المقترح اتباع نهج منظم مماثل يجمع بين صور المخاطر الوطنية والإقليمية ليغذي الخطة العالمية للسلامة الجوية. وجدير بالذكر أنه لا ينبغي أن

تُستمد مثل هذه المعلومات الاستخباراتية في مجال السلامة من نظم الإبلاغ التقليدية عن السلامة فحسب، وإنما أيضاً من خلال نُظم التسجيل الآلي للبيانات، بما في ذلك برامج تحليل بيانات الرحلات الجوية. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي أن توفر GASP إطاراً مشتركاً للدول لمعالجة القضايا الناشئة^٣.

٤-٣ إن عنصر التمكين الرئيسي لاستيفاء المعلومات الاستخباراتية الكافية في مجال السلامة الجوية التي من شأنها أن تغذي الخطة الأوروبية للسلامة الجوية (EPAS) والخطة العالمية للسلامة الجوية هو جمع البيانات وتحليلها. فاستفادة مجتمع الطيران من تكنولوجيات المعلومات الجديدة التي تتيح جمع البيانات المتولدة عن أوساط الطيران بكميات هائلة ومن ثم تحليلها لهو أمر ذو أهمية قصوى. ومن الأهمية بالقدر ذاته ضمان أن يجري جمع البيانات وتحليلها بطريقة تعاونية مع توفير المستوى المطلوب من بيانات السلامة وحماية المعلومات (مبادئ ثقافة الخضوع للمساءلة التي تدعم القيم). ويمكن أن تكون المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) وظهور جامعي البيانات الإقليميين (مثل برنامج Data4Safety في أوروبا) أطرافاً موثوق بها لجمع البيانات الخام وتحليلها. ويمكن دعم تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة (وليس البيانات الخام) والمعلومات الاستخباراتية المتعلقة بالسلامة بواسطة أدوات مخصصة طورتها الإيكاف ويمكن عندئذ تنظيمها على المستوى العالمي لتغذية الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٥-٣ وأخيراً، فإن النهج المقترح من أجل الخطة العالمية للسلامة الجوية، على الرغم من تعزيزه لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، ينبغي أن يكون أكثر طموحاً في دفع التحسن المستمر في تلك الدول التي حققت هدف عام ٢٠١٧ قصير الأجل في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية عن الفترة ٢٠١٧-٢٠١٩. وينبغي تشجيع مثل هذه الدول على تحقيق الأهداف بسرعة أكبر لتوليد المزيد من الفوائد قصيرة الأجل وطويلة الأجل في مجال السلامة الجوية. وعلاوة على ذلك، فمن شأن ذلك أن يسفر عن نظم وعمليات أكثر تقدماً لإدارة السلامة الجوية، بما في ذلك التجارب القيمة والدروس المستخلصة التي يمكن تقاسمها بالتالي مع دول أخرى لتعتمدها في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وبصورة أعم، ينبغي أن تكون عملية الفرز المنهجي المعنية بتحديد وتقاسم الممارسات السليمة في مجال السلامة الجوية جزءاً لا يتجزأ من الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٤ - تحقيق مستوى مقبول من أداء السلامة

١-٤ تدعو الخطة العالمية للسلامة الجوية الدول إلى تنفيذ برنامج وطني للسلامة (SSP) يتسم بالكفاءة والاستدامة وفقاً للقواعد القياسية الواردة في الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة. وكجزء من تنفيذ البرنامج الوطني للسلامة، يتعين على الدول أن تحدد مستوى أداء السلامة المقبول (ALoSP) الذي يتعين تحقيقه من خلال برنامجها الوطني للسلامة. وعلى الرغم من التعاريف التعميمية التي يتسم بها أداء السلامة ومؤشرات أداء السلامة والأهداف المرتبطة بها على النحو الوارد في الملحق التاسع عشر، فإن التجربة في أوروبا تشير إلى أن الدول تجد صعوبة في تفسير مفهوم مستوى أداء السلامة المقبول (ALoS). وعلى وجه الخصوص، يمكن تفسير فكرة تحديد معدل مستهدف مقبول للحوادث المتعلقة بالسلامة كما لو كانت الأحداث التي تتطوي على تلفيات وإصابات مقبولة. ولذلك، فإننا نطلب من الإيكاف أن تعمل مع الدول على مواصلة توضيح التوقعات بشأن كيفية تنفيذ هذه القاعدة القياسية، لا سيما كيفية ارتباط مستوى أداء السلامة المقبول بالأهداف والغايات المتعلقة بالخطة العالمية للسلامة الجوية، وكيفية شرحه في سياق إقليمي لتعزيز فهم مشترك للأداء الأمني، وقياسه وإدارته على الصعيد العالمي.

٢-٤ وفي هذا السياق، فإننا نطلب إلى الإيكاف أن تواصل، بالتعاون مع الدول، تطوير مفهوم هامش السلامة الذي ينبغي أن يستند إلى نطاق أوسع من البيانات المتعلقة بالسلامة والتعرض للمخاطر، وذلك من أجل إيلاء أولوية أقوى لإجراءات السلامة.

٥ - اتباع نهج قائم على الأداء من أجل تطوير القواعد والتوصيات الدولية

١-٥ لقد حققت القواعد القياسية التوجيهية وما يرتبط بها من إجراءات رقابة نتائج هائلة في الماضي. إلا إنه نظراً لأن مجال الطيران لا يفتأ يتزايد تعقيداً في سوق ديناميكية، فلا بد من تطوير القواعد القياسية والممارسات الرقابية لكي تصبح قائمة على الأداء بصورة متزايدة. إذ أنه من شأن ذلك أن يدعم الابتكار الذي قد يؤدي بدوره إلى تحسين أوجه الكفاءة والسعي تجاه تحقيق أو تجاوز أهداف السلامة في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية.

^٣يرجى الاطلاع على الوثيقة AN-Conf/13-WP/46

٢-٥ ومع الأخذ بإدارة السلامة والتدريب القائم على الكفاءة وإدارة مخاطر الإجهاد، تتجه الإيكاو تدريجياً نحو اتباع نهج أكثر استناداً إلى الأداء من أجل استكمال المواثيق التوجيهية الموجودة بشكل مناسب. وسوف تدعم مراعاة النظام للاختلافات في مستويات الأداء وإيجاد حوافز للأطراف المعنية للسعي نحو تحقيق أعلى مستويات الأداء في مجال السلامة تنفيذ التكنولوجيات الجديدة وتعزيز قدرات الدول وأوساط الصناعة على إدارة المخاطر والأداء في مجال السلامة. ولذلك، فإننا ندعو الإيكاو إلى مواصلة تطوير القواعد والتوصيات الدولية التي تدعم النهج القائم على الأداء، وتكييف نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP CMA) الصادر عنها وفقاً لذلك.

٦- الاستنتاج

١-٦ إن المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصيات التالية:

أن يقوم المؤتمر بما يلي:

- أ) يعترف بجهود الإيكاو في إعداد طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من *الخطة العالمية للسلامة الجوية* (GASP, Doc 10004) بالتنسيق مع الدول وأوساط الصناعة، وإبراز القيمة المضافة التي يمكن أن تقدمها المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) إلى النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)، وفي تعزيز التعاون الإقليمي لتعزيز قدرات الدول فيما يتعلق بالرقابة على السلامة وإدارة المخاطر؛
- ب) يطلب إلى الإيكاو أن تكثف من جهودها لوضع رؤية مشتركة للمواءمة بين *الخطة العالمية للسلامة الجوية* و*الخطة العالمية للملاحة الجوية* (GANP, Doc 9750)، و*الخطة العالمية لأمن الطيران* (GASeP) التي طُورت حديثاً، فضلاً عن ضمان أن تظل *الخطة العالمية للملاحة الجوية* (GANP) و*الخطة العالمية للسلامة الجوية* (GASP) متسقتين ومنكاملتين، لا سيما في ضوء تطور حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛
- ج) يدعو الإيكاو إلى تشجيع تلك الدول التي حققت هدف عام ٢٠١٧ قصير الأجل في إطار *الخطة العالمية للسلامة الجوية* عن الفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ على مواصلة التحقق دورياً من التنفيذ والحفاظ على تحديث برامجها وخططها المتعلقة بالسلامة والسعي إلى التحسين المستمر؛
- د) يشجع الدول على تقاسم مشاهد المخاطر لديها على الصعيد العالمي مما يخلق فهماً مشتركاً لهذه المخاطر ويدعم اتباع نهج منظم للجمع بين مشاهد المخاطر الوطنية والإقليمية على الصعيد العالمي؛
- هـ) يدعو الإيكاو إلى وضع أدوات تمكن من تكامل البيانات الإقليمية الجديدة داخل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) أو المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) من أجل تقاسم المعلومات المتعلقة بالسلامة وكذلك المعلومات الاستخباراتية المتعلقة بالسلامة على الصعيد العالمي لتغذية أولويات *الخطة العالمية للسلامة الجوية* في المستقبل؛
- و) يدعو الإيكاو إلى الترويج لفهم مشترك لأداء السلامة وقياسه وإدارته، والقيام في هذا السياق بمواصلة تطوير مفهوم هامش السلامة الذي أدخل إلى *الخطة العالمية للسلامة الجوية*، وذلك بالتعاون مع الدول؛
- ز) يدعو الإيكاو إلى التحرك تدريجياً نحو اتباع نهج أكثر استناداً إلى الأداء من حيث وضع القواعد والتوصيات الدولية والرقابة الشاملة.

- انتهى -