



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين النظام العالمي للملاحة الجوية

البند ٣-٥ : المسائل الأخرى المتعلقة بإدارة الحركة الجوية

إطار استمرارية الأعمال في مجال خدمات الملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة أهمية إنشاء إطار استمرارية الأعمال في ميدان خدمات الملاحة الجوية بحيث يكون متوافقاً مع الإرشادات المتوافرة حالياً في "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية" (الوثيقة PANS-ATM, Doc 4444) فيما يتعلق بخطط الطوارئ التي ينبغي أن تضعها الهيئات المقدمة لخدمات الملاحة الجوية.

وينبغي النظر في القواعد القياسية وأفضل الممارسات المتعددة المرتبطة بإدارة استمرارية الأعمال في مجالات متنوعة ضمن أسرة الطيران، وذلك من أجل تحصين هذه المجالات، لا سيما في حالات تعطل الخدمات على المدى الطويل.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر أن يوافق على التوصيات الواردة في الفقرة ١-٣.

١- المقدمة

١-١ حددت دول ومنظمات وهيئات عديدة ، داخل الطيران وخارجه، سمات إدارة استمرارية الأعمال (BCM) من أجل زيادة صلابة الأعمال وحمايتها من خلال اعتماد إطار محدد تحديداً متيناً بحيث يكون قائماً على نظام كامل ومستقل لا يكفي بتحديد فقط التدابير المناسبة لاتخاذها في مواجهة جميع جهات المخاطر المحدقة بالمنظمات داخل الدولة بل يعمل على تنفيذها.

٢-١ وثمة قواعد قياسية وضعتها منظمة التوحيد القياسي ISO مرتبطة بإدارة استمرارية الأعمال وهي معروفة بمعيار ISO 22301. بالإضافة إلى ذلك، قد أصدرت الدول قواعد وطنية على غرار مايلي:

(أ) القاعدة البريطانية BS 25999 التي قد سُحبت في عام ٢٠١٢ عندما حل محلها المعيار ISO 22301 (ساري المفعول)؛

(ب) هيئة القواعد القياسية الأسترالية استحدثت القاعدة AS/NZS 5050 التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالممارسات التقليدية لإدارة المخاطر. وتستخدم هذه الصيغة لهذه القواعد إلى جانب

القاعدة AS/NZS 31000 التي تغطي إدارة المخاطر؛

ج) لدى الإمارات العربية المتحدة قاعدة قياسية لإدارة استمرارية الأعمال تعتمد على تعزيز قدرة المنظمات على مواصلة العمليات وتسليم المنتجات المرتبطة بنشاطاتها التي تتسم بالأولوية عندما تتعطل العمليات بسبب الأزمات أو حالات الطوارئ. ويكلف كل من الحكومة والقطاع العام بإدارة مواصلة العمليات مع التركيز على تعزيز صلابة الإمارات العربية المتحدة كدولة بحد ذاتها.

٢- المناقشة

١-٢ يعتبر نظام إدارة استمرارية الأعمال جزءاً من نظام إدارة المخاطر بشكل عام، وهو يحدد الإجراءات لمواصلة الأعمال وينفذها ويطورها ويرصدها ويستعرضها ويواصل المحافظة عليها ويحسنها ضمن المنظمة. وتبدأ عملية إنشاء مثل هذه الإدارة مع تحديد احتياجات الأعمال مع تقييم حالي للاوضاع لتحديد ماهية المخاطر وإعداد استراتيجيات المعافاة، وإنشاء خطط لمواصلة الأعمال من أجل التخفيف من حدة المخاطر واستئناف توفير الخدمات الحيوية.

٢-٢ وتتمثل عملية التخطيط لاستمرارية الأعمال والتصدي لحالات الطوارئ في الاستعداد لجميع حالات الاضطرابات، مثلاً الأعطال في التجهيزات أو حالات الطوارئ في مجال السلامة أو الكوارث الطبيعية أو الأزمات النووية والأزمات الأمنية أو الإضرابات أو حالات خسارة الموردين والاستعداد أيضاً للتعافي بسرعة لمواصلة الأعمال. وتحدد خطة استمرارية الأعمال أهم عناصر العمليات الرئيسية وتعرف المخاطر المحتملة المحيطة بهذه العناصر الحيوية وتضمن استمرارية الأعمال. ويشكل التخطيط في حالات الطوارئ، جزءاً واحداً من التخطيط لاستمرارية الأعمال، أي الاعتماد على خطة بديلة احتياطية، إذا ما تعذر تنفيذ الخطة الأساسية.

٣-٢ وقد أصدرت منظمة يوروكوتترول الإرشادات بعنوان "اليوروكوتترول للتخطيط لحالات الطوارئ لخدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك استمرارية الخدمة." ولا تحتوي الإرشادات على شرط أساسي لإنشاء إدارة لاستمرارية الأعمال. ولكن تبدو المشورة الخاصة باستمرارية الخدمات شبيهة بإدارة BCM.

٤-٢ وقد أصدر المجلس الدولي للمطارات "دليلاً لسياسة المجلس الدولي للمطارات" في طبعته التاسعة لعام ٢٠١٨ تضمن بيانات تقضي بأن تنفذ المطارات نهجاً قائماً على إدارة BCM يتضمن التدابير الوقائية وتدابير الطوارئ وتدابير المعافاة لاستكمال الأعمال.

٥-٢ وفقاً للشروط الوطنية وبهدف تعزيز الصلابة، قد أطلقت السلطة العامة للطيران المدني في الإمارات العربية المتحدة مشروعاً شاملاً لإنشاء وتنفيذ نظام لإدارة استمرارية الأعمال يشمل خدمات الملاحة الجوية.

٦-٢ وبهدف تطبيق إدارة BCM بطريقة متناغمة في إطار مقدمي خدمات الملاحة الجوية، لا بد من إعداد إطار عام لإدارة BCMS يعالج الإطار الشامل للطيران المدني والدور الخاص الذي يضطلع به مقدمو خدمات الملاحة الجوية مع مراعاة البنود التالية:

أ) إن إدارة BCM تتمتع بأكثر المقاربات شمولاً بحيث تغطي جميع الآثار، مثل الأثر على السلامة والأثر التشغيلي والأثر القانوني والأثر المالي والأثر على سمعة النظام والأثر الأمني؛

ب) من غير الممكن توقع كل الفئات التي يمكن أن تواجهها هيئات مقدمي الملاحة الجوية في حالات الطوارئ ليس فقط بالنسبة لحالات الطوارئ التي تطرأ في خدمات الحركة الجوية بل أيضاً تلك التي تتعرض لها الاتصالات والملاحة والاستطلاع وخدمات معلومات الطيران أو أي حالة طوارئ يمكن أن تقع وتؤثر على أكثر من هيئتين موردين للخدمات؛

ج) لذلك، ينبغي للتخطيط أن يركز على الاثر الذي قد يترتب على عمليات وإجراءات مقدمي خدمات الملاحة الجوية والعاملين فيها من جراء أحداث متعددة، إذا أنه يمكن أن يظهر أثر مشابه يطال عمليات تقديم الملاحة الجوية. ومن الضروري بمكان أن تقوم خطط BCM على التعاون مع المطارات والمنفعين من المجالات الجوية.

٣- الخلاصة

١-٣ يرجى من المؤتمر أن يوافق على التوصيات التالية:

إن المؤتمر:

أ) يطلب إلى الإيكاو أن تنتظر في ضرورة إعداد مواد إرشادية مناسبة لإعداد إدارة لاستمرارية أعمال مقدمي خدمات الملاحة الجوية من أجل تحديد نهجٍ متسقٍ عالمياً؛

ب) أن يشجع الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية على إعداد إدارة لاستمرارية أعمال مقدمي خدمات الملاحة الجوية بالتعاون مع الزبائن والجهات المعنية.

-انتهى-