

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 ١-٦: الخطة الاستراتيجية

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

(ورقة مُقدّمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

الموجز التنفيذي

القصد من هذه الورقة هو الإعراب عن دعم الولايات المتحدة الأمريكية القوي لمواصلة تطوير الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة GASP, Doc 10004) التي تخدم هدفاً حاسماً في إطار تنسيق الجهود الرامية إلى تحسين السلامة في جميع أنحاء العالم. وقد تطورت الخطة العالمية للسلامة الجوية منذ إطلاقها في عام ١٩٩٧ فأصبحت تولى أولوية للمجالات التي يمكن فيها تحقيق أكبر قدر من التأثير نحو السلامة. وتقرّر الولايات المتحدة الأمريكية أن ينظر المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية في التوصيات التالية:

الإجراء المطلوب: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على ما يلي:

- (أ) يدعم التتقيح المقترح إدخاله على الخطة العالمية للسلامة الجوية لفترة الثلاث سنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢؛
- (ب) يعطي الأولوية لتطوير ثقافة السلامة المستدامة للتمكن من إجراء تحسينات مستمرة في مجال السلامة بدعم من الأطراف المعنية؛
- (ج) يشجع تحسين التكامل والتنسيق بين المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)، مع ضمان احتفاظ كل منها بمهامها المستقلة؛
- (د) يواصل دعم تنفيذ الدول وأوساط الصناعة لإدارة السلامة؛
- (هـ) يدعم عمل الإيكاو على تحديد أسئلة البروتوكول المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) مع التركيز على تلك الأسئلة التي تشير إلى مراقبة السلامة بطريقة مباشرة وفعالة؛
- (و) يوصي بأن تعيد الإيكاو تقييم مؤشر الأداء المقترح في تتقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية.

١- المقدمة

١-١ تؤيد الولايات المتحدة الأمريكية بقوة التطوير المستمر للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) باعتبارها الإطار الرفيع المستوى لتعزيز السلامة الجوية في شتى أنحاء العالم. وينبغي أن يظل تركيز أولويات الخطة منصّباً على خفض المعدل العالمي للحوادث الجوية والتحسين المستمر للقدرات في مجال مراقبة السلامة.

٢-١ نظراً لأن الخطة الاستراتيجية الرفيعة المستوى لدى الإيكاو والدول والأطراف المعنية تهدف إلى تقييم التحسينات في الأداء المتعلق بالسلامة الجوية، فمن المهم أن تنسم طريقة القياس وآليته بالفعالية والدقة والقدرة. ولذلك، ينبغي، على سبيل الاستعجال، معالجة التنقيح المقترح لقياس الأداء في الدورة التالية من الخطة العالمية للسلامة الجوية لضمان أنه بإمكان الدول والأطراف المعنية أن تثق في النواتج.

٣-١ يتمثل المدخل إلى التحسينات المستمرة في مجال السلامة الجوية في خلق ثقافة مستدامة للسلامة من خلال تبادل معلومات السلامة وبيانات السلامة بانفتاح وشفافية بين الدولة وأوساط الطيران. ثقافة السلامة ليست مجرد مجموعة من البرامج التي يمكن وضعها وتنفيذها، وإنما تتطلب ثقافة السلامة تبادل المعلومات بانفتاح وشفافية، وتعاوناً وثقة متبادلين. وتجدر الإشارة إلى أن الثقافة التنظيمية ضرورية لبناء برامج فعالة وغير عقابية فيما يتعلق بالإبلاغ وتبادل المعلومات في مجال السلامة.

٤-١ وعلى الصعيد العالمي، تسعى الخطة العالمية للسلامة الجوية جاهدة إلى تعزيز السلامة الجوية من خلال هذا النهج؛ لا سيما عن طريق تعزيز ثقافة السلامة الإيجابية، وتشجيع التعاون، وحماية بيانات السلامة، وتعزيز تقاسم وتبادل معلومات السلامة، واتخاذ القرارات على أساس البيانات.

٢- المناقشة

تطور ثقافة السلامة

١-٢ ابتداءً من سبعينيات القرن الماضي، وضعت الولايات المتحدة الأمريكية إطاراً في سياق غير عقابي من أجل تبادل بيانات السلامة فيما بين أوساط الطيران، بدءاً بنظام الإبلاغ عن السلامة الجوية والاستمرار من خلال برامج مثل برنامج عمل السلامة الجوية، وبرنامج عمل سلامة الحركة الجوية، وضمان جودة عمليات الطيران، وبرنامج تقارير الإفصاح الطوعية.

٢-٢ أنشأت إدارة الطيران الاتحادية وأوساط الصناعة فريق سلامة الطيران التجاري، واللجنة التوجيهية المشتركة للطيران العام، والفريق الأمريكي لسلامة طائرات هليكوبتر، وفريق سلامة نظم الطائرات غير المأهولة، وبرنامج تحليل وتقاسم معلومات السلامة الجوية. وقد شكّلت هذه الشراكات بين الحكومة وأوساط الصناعة لزيادة السلامة العامة من خلال اعتماد استراتيجية متكاملة تستند إلى البيانات للحد من مخاطر وقوع خسائر في الأرواح أثناء رحلات الطيران التجاري والطيران العام. وتتصب جهود هذه الشراكات على تحليل وتقاسم بيانات السلامة، وتحديد المخاطر وفهمها قبل وقوع الحوادث أو الوقائع.

٣-٢ كانت جميع برامج السلامة الحيوية المذكورة أعلاه مثيرة للجدل في بدايتها بينما أصبحت الآن البرامج والنهج المعنية بتنظيم الطيران والسلامة الجوية من أفضل الممارسات الموصى بها دولياً. وقد برهن نجاح تلك البرامج الطوعية في مجال السلامة على أن النهج التعاوني، المدعوم بثقافة السلامة الإيجابية يوفر أعلى مستويات الامتثال للوائح، ويمكن من تحديد الأخطار بأكثر الطرق فعالية، ومن إدارة المخاطر بكفاءة الطرق.

التعاون الإقليمي

٤-٢ نظراً لانفراد كل إقليم من أقاليم الإيكاو ببيئته التشغيلية، فإن المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية مناسبة تماماً لمساعدة الدول على تحديد وتخفيف مخاطر السلامة التشغيلية داخل الإقليم. وبالتالي، فمن المهم أن تُتاح لأقاليم الإيكاو الفرصة لإجراء استعراض مُصَلِّل للتنقيح المقترح للخطة العالمية للسلامة الجوية قبل إقراره من الجمعية العمومية في دورتها الأربعين المقرر عقدها في عام ٢٠١٩.

٥-٢ لضمان أن الخطة العالمية للسلامة الجوية تتيح الفرصة للتحسين المستمر، فلا يمكن التهوين من أهمية التعاون الإقليمي. ومن هذا المنطلق، فإن الولايات المتحدة الأمريكية تدعم تحسين التعاون والتكامل بين المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية التي أنشئت لتعزيز السلامة (RASGs)، والمجموعات الإقليمية التي أنشئت لدعم الملاحة الجوية (المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ 'PIRGs')، وينبغي ألا تأتي الأهداف والغايات التي وضعت في البداية لكل مجموعة على حساب المجموعة الأخرى، فلكل منهما دورها

الحاسم ووظائفها المتميزة، وينبغي أن تظل سليمة. بيد أنه يمكن لكلاهما تعزيز فعاليتها عن طريق تحسين جهودهما التنسيقية بشأن مجالات السلامة المشتركة التي تهماهما.

٦-٢ لقد كان، وسيظل، نجاح عدة مجموعات إقليمية للسلامة الجوية (RASGs) في الحد من الحوادث في الأقاليم متوقفاً على التعاون بين الحكومة وأوساط الصناعة، ما يتيح تقاسم معلومات السلامة وتخفيف المخاطر على نحو فعال. وتتجلى نتائج هذا التعاون من خلال الشراكات الحكومية والصناعية الراسخة التي تؤثر في التغيير، وفي تحديد وتنفيذ التحسينات التي لا حصر لها في مجال السلامة التي حددتها المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية. ومن أجل الحفاظ على قيمة هذه المجموعات وفائدتها فيما يتعلق بالحد من الحوادث في الإقليم، فلا بد للإيكاف والدول من مواصلة ودعم النجاح المستمر لهذه المجموعات والهيكل الحالي.

إدارة السلامة

٧-٢ تؤيد الولايات المتحدة الأمريكية بقوة التركيز المستمر على تنفيذ الدول الأعضاء وأوساط الصناعة لإدارة السلامة التي تمثل المظلة التي تنضوي تحتها جميع الجهود بطريقة متماسكة لتعزيز السلامة الشاملة للمنظومة. ومع افتراض وجود أساس قوي ومستدام لمراقبة السلامة، فإنه ينبغي للدول وأوساط الصناعة تركيز جهودها على تنفيذ إدارة السلامة وتحسينها على نطاق منظومة الطيران.

نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA)

٨-٢ يوفر نهج الرصد المستمر في إطار برنامج الإيكاف العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) منهجيات مدعومة بالبيانات لرصد وقياس قدرات الدول على مراقبة السلامة. وتجدر الإشارة إلى أن الجهود التي بذلتها الإيكاف مؤخراً لتحديد أسئلة البروتوكول التأسيسية وذات الأولوية تشجع الدول على تركيز الجهود على مجالات الفوائد المباشرة في مجال السلامة. ويشكل التنفيذ الفعال، واستمرار التعضيد، للعناصر الثمانية الحاسمة لمراقبة السلامة الأساس الذي يقوم عليه برنامج السلامة الوطني المتكامل، الذي يهدف إلى توفير إطار إداري شامل لاتخاذ القرارات المتعلقة بالسلامة.

قياس أداء الخطة العالمية للسلامة الجوية

٩-٢ تؤيد الولايات المتحدة الأمريكية مواصلة تطوير مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية على النحو الذي نوقش في ورقه العمل (AN-Conf/13-WP/65)، بما في ذلك الاستعاضة عن نتيجة ٦٠% من التنفيذ الفعال (EI) بأسئلة بروتوكول تأسيسية من أجل مراقبة السلامة، وذلك بالاقتران مع تطوير وتنفيذ برنامج السلامة الوطني.

١٠-٢ بيد أنه ينبغي إعادة تقييم الأخذ بهامش مراقبة السلامة (SOM) كمقياس أداء مقترح للخطة العالمية للسلامة الجوية. إذ أن آليات البيانات والتحليل المستخدمة من أجل تطوير هامش المراقبة ليست شفافة، كما لا يبدو أنها توفر مقياساً دقيقاً للقدرة على مراقبة السلامة، وهو القصد من قياس الأداء. ولذلك، فإن الولايات المتحدة الأمريكية تستصوب إجراء مزيد من التقييم لمؤشرات الأداء الأكثر قدرة. إذ أن إدراج هامش مراقبة السلامة (SOM) بحالته الراهنة من شأنه أن يقوض بشدة من فعالية الخطة العالمية للسلامة الجوية نظراً لأنه لا يمكن للدول أن تثق في نواتجه.

١١-٢ تقترح الولايات المتحدة الأمريكية بشدة، بدلاً من ذلك، أن يقوم فريق الخبراء بإعداد مقترحات من أجل إجراء استعراض منظم لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) للاستفادة من نتيجة التنفيذ الفعال لسؤال البروتوكول، علاوة على نتيجة التنفيذ الفعال الشاملة، وذلك من أجل جلاء صورة النظام الوطني لمراقبة السلامة.

المشكلات الناشئة المرتبطة بالسلامة - الوافدون الجدد

١٢-٢ تعالج طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ للخطة العالمية للسلامة الجوية التتبع العالمي للطائرات، وتُظم الطائرات الموجهة عن بُعد، والنقل الفضائي ومناطق النزاع كأولويات ناشئة، وليس كمشكلات ناشئة مرتبطة بالسلامة (كما هو موضح في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/12). وتجدر الإشارة إلى أن إدخال مصطلح "مشكلات ناشئة مرتبطة بالسلامة" لوصف تكنولوجيات جديدة محتملة، أو سياسات عامة محتملة، أو مفهوم جديد أو فكرة جديدة في طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للملاحة الجوية يؤدي إلى

استنتاج محتمل بأن عمل الوافدين الجدد في المجال الجوي غير مأمون. وعلاوة على ذلك، فإن تصنيف المشكلات الناشئة المرتبطة بالسلامة يضع الوافدين الجدد في مصاف مكافئة لمناطق النزاع على الرغم من أن الوافدين الجدد يجلبون تكنولوجيات وابتكارات جديدة في حين أن مناطق النزاع تجلب الدمار. أما فيما يتعلق بالنقل الفضائي التجاري، فلا يوجد دليل يوحى بأن هذه الطريقة ليست آمنة الآن، كما لا يوجد أي دليل يوحى بأنها ستصبح أقل أماناً في المستقبل. ولذلك، فإن الولايات المتحدة الأمريكية تستصوب إجراء المزيد من إعادة التقييم بشأن استخدام المصطلحات المتعلقة بالوافدين الجدد، والتكنولوجيات الجديدة، والسياسات العامة، والمفاهيم والأفكار على النحو الموصوف في الطبعة الجديدة من الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٣- الاستنتاج

٣-١ توصي الولايات المتحدة الأمريكية بأن يوافق مؤتمر الملاحة الجوية على التتقيح المقترح للخطة العالمية للسلامة الجوية، مع معالجة التوصيات الواردة أعلاه.

- انتهى -