



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٦/٨/٢٠٢٤ إلى ٦/٩/٢٠٢٤

البند ٢ من جدول الأعمال: استخدام التكنولوجيات الجديدة في التوقيت المناسب وبما يضمن السلامة

٣-٢: طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP)

التحضير لإصدار طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP)

(مقدم من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي	
تعرض الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP، Doc 10004) الاستراتيجية العالمية لتحسين السلامة الجوية تحسيناً مستمراً. وتقدم ورقة العمل هذه قائمة مقترحة بمسائل السلامة العالمية لإدراجها في مسودة طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية، وتحديث أهدافها وغاياتها، فضلاً عن استعراض هيكل الخطة العالمية والمواد والأدوات الإرشادية ذات الصلة. الإجراء: يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية رقم ٢-٣/٣ - مسودة طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP، Doc 10004)، الواردة في الفقرة ٣.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين "السلامة" و"بسة وكفاءة الملاحة الجوية".
الآثار المالية:	التأثير على أوساط الطيران: قد تترتب على الإجراءات الرامية إلى تحقيق الأهداف الواردة في الخطة العالمية آثار مالية يصعب تحديدها كمياً. غير أن الموارد اللازمة، فيما يتعلق بالدول في المقام الأول، هي نفس الموارد اللازمة للوفاء بالتزاماتها الوطنية والدولية من حيث مراقبة السلامة (مثل تعيين الموظفين الفنيين المؤهلين والاحتفاظ بهم). ولذلك، لا ينبغي اعتبارها موارد إضافية. الأثر على الإيكاو (مقارنة بالمستويات الحالية من موارد ميزانية البرنامج العادي): يمكن استيعاب الموارد اللازمة للتنفيذ في إطار الميزانية العادية الحالية.
المراجع:	"الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP Doc 10004)

١- المقدمة

١-١ تقدم ورقة العمل هذه مقترحات لطبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP، Doc 10004)، قبل انعقاد الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين. وقد وُضعت المقترحات من خلال جهود مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-SG) وقدمت إلى لجنة الملاحة الجوية بالإيكاو لاستعراضها والموافقة عليها. يخضع محتوى الخطة العالمية للاستعراض الدوري لضمان أن تظل الخطة مواكبة للواقع وتعكس على أفضل وجه المسائل العالمية الراهنة في مجال السلامة الجوية، فضلاً عن وسائل معالجتها.

٢- المناقشة

١-٢ حدّدت مجموعة الدراسة بعض المسائل العالمية المتعلقة بالسلامة من أجل الخطة، استناداً إلى تحليل البيانات المتاحة، لا سيما إحصاءات الحوادث والمعلومات المتاحة عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، وكذلك المعلومات عن النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS).

٢-٢ *التحديات التنظيمية العالمية*: الافتقار إلى الموارد المالية الكافية لتمكين سلطة مراقبة السلامة من الوفاء بالتزاماتها الوطنية والدولية؛ نقص الموظفين الفنيين المؤهلين، وخاصة المحققين في حوادث الطائرات ومفتشي المطارات؛ وعدم وجود إجراءات تنظيمية لتناول حل مسائل السلامة، المتعلقة في المقام الأول بعمليات المطارات؛ وانخفاض مستوى تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSP) على المستوى العالمي؛ وأوجه القصور في جمع بيانات السلامة ومعلومات السلامة وتحليلها وتبادلها لدعم أنشطة إدارة السلامة.

٣-٢ *مخاطر السلامة التشغيلية على الصعيد العالمي*. لا تزال الأولوية تنصب على الحوادث من فئات المخاطر العالية الخمس الحالية على الصعيد العالمي (G-HRCs)، وهي: ارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة (CFIT)؛ وفقدان السيطرة على الطائرة أثناء الطيران (LOC-I)؛ والاصطدام في الجو (MAC)؛ والخروج عن المدرج (RE)؛ واقتحام المدرج (RI). بالإضافة إلى ذلك، جرى تحديد ثلاث فئات إضافية من الحوادث، وهي على الرغم من أنها قد لا تتطوي على مخاطر وفاة عالية، فإنها تحتل مكاناً بارزاً ضمن أكثر أنواع الحوادث والوقائع الخطيرة شيوعاً في جميع أنحاء أقاليم الإيكاو: الاتصال غير الطبيعي للمدرج (ARC)؛ ومواجهة الاضطرابات الجوية (TURB) وفشل أو عطل في النظام/المكون (غير مرتبط بوحدة القدرة) (SCF - NP).

٤-٢ واستعرضت مجموعة الدراسة قرار الجمعية العمومية ٤١-٦: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية"، الذي يدعو إلى التركيز بشكل خاص في الخطة العالمية للسلامة الجوية على خفض عدد الحوادث وما ينجم عنها من وفيات، وتحديدًا في عمليات الطائرات الإقليمية، استناداً إلى ورقة عمل الجمعية [A41-WP/94](#). وفي غياب تعريف رسمي لاصطلاح "عمليات الطائرات الإقليمية"، استعرضت مجموعة الدراسة بيانات السلامة التي تقارن بين الطائرات ذات المحركات التوربينية والطائرات النفاثة، وخلصت إلى أنه لا يوجد فرق ملحوظ في أنواع الحوادث أو العوامل الرئيسية المساهمة بين الحوادث التي تقع لهذه الأنواع من الطائرات. ولذلك، اقترحت مجموعة الدراسة إجراء المزيد من تحليلات السلامة، بالتعاون مع الجهات المعنية، على أمل تقديم تقرير عن النتائج في الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

٥-٢ وتركز الأهداف والغايات المقترحة في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية على مسائل السلامة العالمية التي تواجهها الدول والأقاليم ليكون ذلك حافزاً لمعالجتها. وتظل معظم أهداف طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية كما كانت في الطبعتين السابقتين. والغرض من ذلك هو ضمان استقرار الخطة واستمراريتها، والتقليل إلى أدنى حد من

تأثيرها على خطط السلامة الجوية الإقليمية والوطنية السارية (RASPs) و(NASPs)، فضلاً عن مبادرات تعزيز السلامة الجارية بالفعل. وقد نُظر في عدة عوامل عند اتخاذ إجراءات محددة لكل هدف من الأهداف الحالية (أي تمديد الموعد النهائي، وإغلاقه في نهاية الدورة الحالية للخطّة، وإضافة هدف جديد يحل محل كل هدف يُغلق). وكان العامل الرئيسي للاحتفاظ بأي من الأهداف الحالية هو مدى أهميته لمسائل السلامة العالمية المحددة حديثاً. وثمة عامل آخر وهو مقدار ما تحقق من الأهداف، استناداً إلى تحليل البيانات. بالإضافة إلى ذلك، روعيت أيضاً العلاقات المتبادلة بين الأهداف. فبعض الأهداف تدعو إلى إدخال تحسينات تدريبية أو اتباع نهج تدريجي؛ وبالتالي، فإن الموعد النهائي لتنفيذ هدف ما قد يؤثر في بعض الحالات وبشكل مباشر على هدف آخر.

٦-٢ ولتحديد القيم العددية للأهداف، أُجريت تحليل لتحديد القيم الحالية على المستوى العالمي (على سبيل المثال، درجة التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة (CEs)؛ ومعدل الحوادث الحالي؛ الخ). وقد استخدمت هذه الأرقام لتعيين القيم الدنيا التي يجب الوصول إليها في نهاية دورة الخطّة العالمية، عن طريق تقريب القيم لأعلى. ويتمثل مسوغ هذا النهج في الوصول بجميع الدول إلى المتوسط العالمي الحالي باعتباره خط الأساس. ومن شأن ذلك أيضاً أن يبديد المخاوف التي سبق الإعراب عنها من أن وضع درجات عالية لبلوغ أهداف التنفيذ الفعال، في غضون إطار زمني قصير، كان غير فعال ويُثني الدول الحاصلة على درجات منخفضة في التنفيذ الفعال عن اتخاذ ما يلزم من إجراءات، لعلها بأنها لن تكون قادرة على بلوغ الأهداف.

٧-٢ واقتُرحت مجموعة الدراسة أيضاً إعادة هيكلة الخطّة لضمان موافقة أفضل بين خطط السلامة العالمية والإقليمية والوطنية. ولدعم تحقيق أهداف وغايات الخطّة العالمية، من خلال وضع وتنفيذ خطط العمل الإقليمية والوطنية، ولضمان توافق محتواها مع طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطّة، سيجري تنقيح المواد والأدوات الإرشادية بحلول نهاية عام ٢٠٢٥.

الغايات والأهداف المقترحة لطبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطّة العالمية	
الهدف	الغاية
تحقيق خفض مستمر لمخاطر السلامة التشغيلية	• بحلول عام ٢٠٢٨، يجب أن تخفض الدول والأقاليم ودوائر الصناعة معدل الحوادث على الصعيد العالمي وداخل كل إقليم من أقاليم الإيكاو^١ • بحلول عام ٢٠٢٨، يجب أن تخفض الدول والأقاليم ودوائر الصناعة معدل الحوادث والوقائع الخطيرة من فئات المخاطر العالية على الصعيد العالمي وداخل كل إقليم من أقاليم الإيكاو • بحلول عام ٢٠٢٨، يجب أن تخفض الدول والأقاليم ودوائر الصناعة معدل الحوادث والوقائع الخطيرة من الفئات الإضافية التي حددتها الخطّة العالمية، وذلك على الصعيد العالمي وداخل كل إقليم من أقاليم الإيكاو
تعزيز قدرات الدول على مراقبة السلامة	• بحلول عام ٢٠٢٨، يجب أن تلتزم جميع الدول بخطط السلامة الجوية الوطنية التي تُخصص لكل هيئة من هيئات مراقبة السلامة موارد مالية كافية للوفاء بالتزاماتها الوطنية والدولية، على أن يكون لدى ٧٠ في المائة على الأقل من الدول الموارد المالية الكافية • بحلول عام ٢٠٢٨، يجب أن تحسن جميع الدول درجاتها من حيث التنفيذ الفعال فيما يتعلق بالموظفين الفنيين المؤهلين (العنصر الحاسم-٤) للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG) وللمطارات والمساعدات الأرضية (AGA)، على التوالي، مع الالتزام بالألّا تحصل أي دولة على درجة أقل من المتوسط العالمي الأساسي^٢

^١ استخدام متوسط متحرك مدته ٥ سنوات واتخاذ عام ٢٠٢٥ كخط أساس.

^٢ استخدام عام ٢٠٢٥ كخط أساس

الغايات والأهداف المقترحة لطبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية	
الهدف	الغاية
	بحلول عام ٢٠٢٨، يجب أن تحسن جميع الدول درجاتها من حيث التنفيذ الفعال فيما يتعلق بحل مسائل السلامة (العنصر الحاسم-٨) للمطارات والمساعدات الأرضية (AGA)، مع الالتزام بالألا تحصل أي دولة على درجة أقل من المتوسط العالمي الأساسي^٣
إنشاء وإدارة برامج السلامة الوطنية	- بحلول ٢٠٢٦، يجب على كل دولة أن تقيم مستوى تنفيذها لبرنامجها - بحلول ٢٠٢٨، يجب على كل دولة أن تضع برنامجها الوطني
تعزيز التعاون على الصعيدين الإقليمي والوطني لمعالجة مسائل السلامة	- بحلول عام ٢٠٢٦، يجب على جميع الأقاليم أن تحدد الدول التي تحتاج إلى المساعدة لمعالجة مسائل السلامة - بحلول عام ٢٠٢٨، على جميع الأقاليم أن تسهل تقديم المساعدة اللازمة إلى الدول المحددة لمعالجة مسائل السلامة، - بحلول عام ٢٠٢٧، يجب على جميع الأقاليم تنفيذ آلية للاستفادة من المعلومات المتعلقة بمخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة لأغراض التخطيط للسلامة الجوية
تعزيز التخطيط للسلامة الجوية	- بحلول عام ٢٠٢٦، على جميع الأقاليم أن تنشر خطة إقليمية للسلامة الجوية، مع مراعاة طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية - بحلول عام ٢٠٢٦، على جميع الدول أن تنشر خطة عمل وطنية محدثة، مع مراعاة طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية والخطة الإقليمية ذات الصلة
توسيع نطاق استخدام برامج تقييم السلامة وبرامج تبادل بيانات السلامة على مستوى الصناعة	بحلول عام ٢٠٢٨، يجب أن تحافظ الصناعة على اتجاه متنامٍ من استخدامها لبرامج تقييم السلامة وبرامج تبادل بيانات السلامة

٢-٨ ترد الأهداف والغايات المقترحة في الجدول أعلاه. ويمكن الاطلاع على الملاحظات التفسيرية للتتبع المقترح لأهداف وغايات الخطة العالمية، فضلاً عن أمثلة للمؤشرات، والوضع الراهن لأهداف الخطة العالمية في طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ في صفحة المراجع على موقع المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية على الرابط: <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/Reference-Documents.aspx>. وتستكمل الخطة العالمية بسلسلة من المبادرات لتعزيز السلامة لتحقيق تلك الأهداف والغايات، وترد في خريطة طريق السلامة الجوية العالمية (الوثيقة 10161 Doc).

٢-٩ وللمساعدة في تركيز اهتمام أوساط الطيران على القضايا ذات الأهمية الخاصة، تُدعى الدول والمنظمات الدولية إلى ملء "استبيان بشأن تحديث الخطة العالمية" على الإنترنت، بحلول ٢٠٢٤/٦/٣٠ ويمكن الاطلاع عليه على الرابط <https://www.surveymonkey.com/r/RRQK2YQ>.

^٣ استخدام عام ٢٠٢٥ كخط أساس

٣ - الخلاصة

١-٣ في ضوء ما تقدّم، يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٢-٣/خ مسودة طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP، Doc 10004)

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) الموافقة على إدراج الغايات والأهداف المقترحة في مسودة طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

ب) الموافقة، من حيث المبدأ، على التغييرات المقترحة، بما في ذلك اختيار فئات المخاطر العالية العالمية (G-HRCs) للحوادث، لإدراجها في مسودة طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية؛

وأن تقوم الإيكاو بما يلي:

ج) مراعاة الإسهامات الواردة من المؤتمر وكذلك الردود المستقاة من الاستبيان المتعلق بتحديث الخطة العالمية لتتقيح طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية، وإقرارها لاحقاً في الدورة ٤٢ للجمعية العمومية.

— انتهى —