



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٤: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية

(مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

الموجز التنفيذي

تدعم الولايات المتحدة "خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية" (GASP) والجهود الرامية إلى تعزيز السلامة الجوية من خلال إقامة إطار عام من السياسات الرفيعة المستوى لتتبعه الدول الأعضاء والجهات المعنية كمرجع أثناء تطويرها لمنظمات السلامة الجوية الخاصة بها. وتهدف إعادة النظر في الصيغة الحالية للخطة إلى مراعاة النظم الوطنية لمراقبة السلامة وتطور برنامج السلامة الوطني وجهود إدارة السلامة. وتحت الولايات المتحدة الايكاو على مواصلة منح الأولوية لخفض مخاطر الحوادث العالمية والعمل مع الدول الأعضاء والجهات المعنية على تبسيط عمليات التحديث المقبلة للخطة، بغرض توفير إرشادات أفضل بشأن إقامة التوازن بين أولويات السلامة العالمية فيما تواصل الدول تحسين مراقبتها للسلامة. وينبغي تقديم الصيغة المحدثة للخطة العالمية للسلامة الجوية أثناء الدورات السنوية للمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) في عام ٢٠١٨ مع اعتماد الطبعة المنقحة للخطة الذي سيكون خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية في سبتمبر ٢٠١٩.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- الموافقة على ضرورة التشديد خلال تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ على تعزيز العلاقة بين توفير مراقبة فعالة في الدول الأعضاء في الايكاو والقيام بإدارة مخاطر السلامة التشغيلية.
- الموافقة على ضرورة أن تشمل عملية إعداد الطبعة القادمة من الخطة العالمية للسلامة الجوية مشاركة المنظمين وقطاع الطيران من الدول الأعضاء التي تتباين من حيث نسب التنفيذ الفعال وفق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والعناصر التشغيلية الدولية والموارد، بالإضافة إلى ممثلين عن المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية كافة.
- الموافقة على ضرورة تقديم الصيغة المحدثة للخطة العالمية للسلامة الجوية أثناء الدورات السنوية للمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) في عام ٢٠١٨ واعتمادها أثناء الدورة الأربعين للجمعية العمومية في سبتمبر ٢٠١٩.
- الإقرار بما ستحتاجه مكاتب الايكاو الإقليمية من موارد ودعم إضافي لإدارة تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية ومواصلة التنسيق مع المجموعات الإقليمية الأخرى.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المعني بالسلامة.
الآثار المالية:	من المتوقع أن تتضمن ميزانية برنامج الفترة الثلاثية أنشطة مقرر للمبادرات المستمرة ضمن نطاق الخطة العالمية للسلامة الجوية، ولكن قد تحتاج الايكاو إلى النظر في توفير موارد إضافية للمكاتب الإقليمية (على نحو ما أُشير إليه في إطار الخطوة الأولى من خارطة طريق الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩).
المراجع:	"الخطة العالمية للسلامة الجوية لعام ٢٠٠٧" و"الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩" الوثيقة Doc 9734، "دليل مراقبة السلامة الجوية"، الجزء (أ) - "إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية" (اعتباراً من ٢٠٠٦) الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة"، المرفق (١) - "نظام الدولة لمراقبة السلامة" (اعتباراً من يوليو/تموز ٢٠١٣) ورقة العمل HLSC/15-WP/6، "تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦"، مقدمة من الأمانة العامة للايكاو.

١- المقدمة

١-١ تدعم الولايات المتحدة خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP) والجهود الرامية إلى تعزيز السلامة الجوية من خلال إقامة إطار من السياسات رفيعة المستوى لتتبعه الدول الأعضاء والجهات المعنية كمرجع أثناء إعدادها لمنظومات السلامة الجوية الخاصة بها.

٢-١ وقد أدت عمليات التنقيح الأخيرة للخطة إلى إضفاء المزيد من العناصر عليها من خلال إضافة أهداف جديدة ضمن نطاق جهد يرمي إلى إقامة الاتساق بينها وبين أهداف خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية. وتتضمن الصيغة المنقحة للخطة العالمية للسلامة الجوية أيضا تركيزا على وجود نظم وطنية لمراقبة السلامة كشرط مسبق لتنفيذ البرنامج الوطني للسلامة (SSP) ونظام إدارة السلامة (SMS). ومن المنطقي أن يستوجب صدور ملحق جديد لإدارة السلامة والشروط المتعلقة بإنشاء برنامج وطني للسلامة إدماج أهداف في الخطة العالمية للسلامة الجوية للمساعدة على إرشاد الدول باتجاه التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة التي حددتها الايكاو لأغراض المراقبة الأساسية، كطريقة لضمان عمل الدول على بناء قدرات فعالة في مجال المراقبة للحفاظ على السلامة وتعزيزها. ولكن الملحق التاسع عشر الخاص بإدارة السلامة في طور التنفيذ في الكثير من الدول التي ستطبق كل واحدة منها هذه الشروط بوتيرة مختلفة عن الأخرى. وتتطلب هذه الأهداف السياسية العالمية الجديدة نسبيا أطرا زمنية واقعية وفردية للتنفيذ من جانب الدول والجهات المعنية، وينبغي أن تراعي الخطة العالمية الأعمال الجارية على قدم وساق.

٣-١ وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي أن تراعي الشروط الإلزامية لبلوغ أهداف الخطة مستويات التعقيد المتباينة والمتأنية عن الاختلافات في حجم الحركة الجوية والقدرة الاستيعابية، إلخ. وبالتالي، من الضروري كفاءة تضمين أي عمليات تحديث إضافية للخطة توطيد التنسيق مع الدول الأعضاء والجهات المعنية بشأن النتائج والتوقعات القابلة للتحقيق بالاستناد إلى العناصر التي يتقَد بها كل إقليم.

٤-١ وتدعم الولايات المتحدة بقوة رغبة جميع الدول الأعضاء في تطبيق قدرات مراقبة تمتاز بالفعالية واعتماد قواعد قياسية وممارسات فضلى معترف بها عالميا بغرض دعم التحسينات على مستوى السلامة. ولكن تحت الولايات المتحدة الايكاو على مواصلة إيلاء الأولوية لخفض مخاطر وقوع الحوادث على الصعيد العالمي.

٥-١ وفي هذا الصدد، تقترح الولايات المتحدة أن تحسّن عملية التحديث المقبلة للخطة الترابط ما بين تحقيق هذين العنصرين للمراقبة الفعالة وأداء إدارة السلامة. وينبغي أن تراعي الطبعة القادمة للخطة الخيارات المختلفة للوفاء بمسؤوليات مراقبة سلامة وإدارة السلامة بالاتساق مع التعقيدات التي تنطوي عليها البيئة التشغيلية في كل دولة؛ وينبغي أن يشمل ذلك خيارات لعمليات تفويض السلطة المأذون بها. ومن المهم أن تقرّ الايكاو بوجود حاجة ملحة لتخصيص الموارد الملائمة للأقاليم والدول التي تم تحديدها على أنها تحتاج إلى دعم إضافي.

٢- المناقشة

١-٢ تطوّر الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-١-٢ أنشئت خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية في عام ١٩٩٧ لإرشاد وتحديد أولويات برنامج العمل الفني للايكاو ولتوفير إطار مرجعي مشترك للدول الأعضاء والجهات المعنية لتنسيق وإرشاد سياسات السلامة ومبادراتها من أجل خفض مخاطر الحوادث على الصعيد العالمي بالنسبة إلى الطيران التجاري.^٢ وفي عام ٢٠٠٧، وضعت الايكاو أهداف السلامة لخفض عدد الحوادث

^١ الجزء (أ) من الوثيقة Doc 9734 ، "دليل مراقبة السلامة"، والمرفق الأول بالملحق التاسع عشر، "إدارة السلامة"

^٢ "الخطة العالمية للسلامة الجوية لعام ٢٠٠٧"

المميتة والوفيات، بالإضافة إلى معدّلات الحوادث الإقليمية. وقد سعت جاهدة لكي لا يتجاوز معدّل الحوادث في أي إقليم من أقاليم الايكاو ضعفي النسبة العالمية بحلول ٢٠١١.

٢-٢ أولويات السلامة العالمية

١-٢-٢ ما زالت الأقاليم تبلغ بأنّ فئات الحوادث ذات المخاطر المرتفعة هي الأحداث المتعلقة بسلامة المدرج، وارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة (CFIT)، وفقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I).^٣ ومازالت هذه المخاطر التي تمّ التعرّف إليها تشير إلى وجود إشارات سابقة منسقة مع ما هو وارد في الإضافة (ج) إلى الملحق الثالث عشر، قائمة بأمتلئة عن الوقائع الخطيرة، وكما أقرّت الايكاو بذلك عبر تقارير السلامة الإقليمية. والعمل جارٍ لإعداد تحسينات في مجال السلامة تستهدف مجالات المخاطر هذه في أقاليم عديدة. وتواصل الأقاليم الاطلاع على أهمية الإبلاغ الإقليمي في مجال السلامة لجمع البيانات وتحليلها بغرض معالجة التحسينات على مستوى السلامة في البيئة التشغيلية الإقليمية. ومازال ينبغي العمل للحرص على تطوير الأقاليم لهذه الفلسفة بقدر أكبر من التنسيق.

٢-٢-٢ وهناك حاجة إلى إرشادات فضلى لمساعدة الدول الأعضاء والأقاليم على موازنة الأولويات في تحسينات السلامة ونظم مراقبة السلامة بدون الانتظار لمعالجة مخاطر السلامة بصورة فعالة على النحو المشار إليه في القسم ١-٣-٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩. ويمكن أحد الأدوار الرئيسية للمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) في رعاية منتدى تعاوني للحكومات وقطاع الطيران من أجل إقامة شراكات في مجال السلامة لمعالجة مجالات مخاطر السلامة من خلال تشجيع التبادل الإقليمي للمعلومات بغرض إجراء دراسات وتحليلات لتطوير تحسين السلامة، والتخفيف من المخاطر ورصدها في نهاية المطاف.^٤ وتوفّر المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية للدول والجهات المعنية القدرة على حشد المعارف والموارد، وبناء شراكات متينة في مجال السلامة. ومعا يمكن لهذه المجموعات العمل على تعزيز اتساق التقدّم المحرز في مجال السلامة على الصعيد العالمي كما يمكنها المساعدة على تحديد الأولويات الإقليمية.

٣-٢ الطبعة الحالية للخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٣-٢ أيدت الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين التتقيح الأول للخطة لوفير توجه استراتيجي عالمي للسلامة، وقرّرت مواصلة تحديث الخطة بالتعاون والتنسيق والوثيقين مع جميع الجهات المعنية. وقد أنجزت الايكاو مؤخرًا مهمة تحديث الخطة للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩. ومنذ صدورهما واستبقا لخارطة طريق الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩، تمّ تحديد فرص حيث يمكن للايكاو والدول الأعضاء والجهات المعنية وضع استراتيجية لمساعدة الدول على الحصول على نظام مراقبة فعال، مع إبقاء التركيز على خفض المخاطر المحدقة بالسلامة في الزمن الفعلي في العمليات اليومية.

٢-٣-٢ وعلى غرار ما تمت مناقشته أثناء المؤتمر الثاني رفيع المستوى بشأن السلامة في عام ٢٠١٥، ستخضع أهداف الخطة للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ وغاياتها للتعديل عبر عمليات تحديث تدريجية وتطورية بدلا من إعادة صياغة كبرى.^٥ وتشمل عمليات التحديث تلك إضافة خارطة طريق داعمة مصممة لمساعدة الدول والجهات المعنية على إبقاء التركيز على أولويات السلامة العالمية وعلى بلوغ أهداف الخطة في مجال السلامة.

^٣ "الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩"

^٤ شرط ألا يخرق تبادل المعلومات أي سياسات نرعى برامج السلامة القائمة، مع أي سلطة أو هيئة. وبالإضافة إلى ذلك، تلك المعلومات محمية من الإفشاء خارج المجموعة الإقليمية، ولا تُستخدم لأي غرض غير التخفيف من المخاطر المحدقة بالسلامة.

^٥ ورقة العمل HLSC/15-WP/6، "تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦"، مقدّمة من الأمانة العامة للايكاو

٤-٢ ٢٠١٧-٢٠١٩ والمجموعة المعنية بخارطة طريق الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٤-٢ إثر المؤتمر الثاني رفيع المستوى بشأن السلامة، واستجابة للشواغل المثارة بشأن طريقة بناء مراقبة فعالة مع أداء إدارة السلامة الأساسية، عقدت الايكاو اجتماعا لفريق خبراء (مشار إليه فيما يلي باسم المجموعة المعنية بخارطة الطريق) للمساعدة في وضع خرائط طريق السلامة كدليل لتنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦ (المرفق (أ) بالخطة). وتشكّلت المجموعة من عدّة ممثلين ولكنها لم تقد من وجود ممثلين عن كلّ مجموعة من المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، كما لم يكن فيها تمثيل لدول ذات مستويات متباينة من حيث تعقيدات نظام الطيران، مثل قياس أو حجم الحركة الجوية أو المطارات أو خدمات الطيران الأخرى. تقترح الولايات المتحدة أن تشمل عمليات التحديث والتفويض اللاحقة للخطة مشاورات نشطة مع مجموعة تمثيلية بالكامل للدول الأعضاء والجهات المعنية المتأثرة بالخطة.

٢-٤-٢ تقرّ الولايات المتحدة بأنّ المجموعة المعنية بخارطة الطريق أعدت توصيات لتطبيق أهداف الخطة من أجل المراقبة الفعالة مع إدماج عناصر لمواصلة الجهود الجارية حاليا في أداء إدارة السلامة بالنسبة إلى المخاطر المكتشفة المحدقة بالبيئات التشغيلية الحالية. وقد تكون مجموعة العمل هذه أساسا لقيام الايكاو بمواصلة العمل على إقامة توازن بين توفير قدرات مراقبة فعالة للدول والتشجيع على مواصلة المسار باتجاه التنسيق الإقليمي في إعداد استراتيجيات للتخفيف من المخاطر وتطبيقها من أجل خفض المخاطر العالمية العامة لحوادث الطيران.

٣- الاستنتاج

١-٣ تدعم الولايات المتحدة خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية التي تحافظ على إطار عام من السياسات الرفيعة المستوى لتستخدمه الدول الأعضاء والجهات المعنية في تحسين السلامة في عمليات الطيران. وتشجع الولايات المتحدة الايكاو على إبقاء الخطة في شكل يسهل على الجهات المعنية فهمها واتباعها، ومراعاة الخصائص الفريدة للدول والأقاليم وجداولها الزمنية للتنفيذ.

- انتهى -