



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣٤: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

### تعليقات على النسخة المحدثة لخطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية

(مقدمة من الجمهورية الدومينيكية)

#### الموجز التنفيذي

تدعم الجمهورية الدومينيكية الخطة العالمية للسلامة الجوية، ليس بوصفها مجرد أداة لضمان تحقيق الاتساق وتنسيق الجهود المبذولة لتنفيذ ورصد المبادرات الرامية إلى تعزيز نظام مراقبة السلامة العالمية فحسب، بل أيضاً في الدور الذي تضطلع به بوصفه إطاراً مرجعياً للتخطيط الاستراتيجي على مستوى الدولة. وتقدم ورقة العمل هذه موجزاً عن تعليقات الجمهورية الدومينيكية بشأن الطبعة الجديدة للخطة العالمية للسلامة الجوية. **الإجراء:** الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- الطلب من الأمانة العامة تقديم المزيد من المعلومات إلى الدول، مما سيمكن تلك الدول من الجمع بين الأدوات المقترحة في خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية على النحو الذي تراه مناسباً من أجل ضمان وتحسين سلامة نظم الطيران المدني لديها؛
- الطلب من الأمانة العامة أن تحدد بوضوح الشروط التي يجب أن يتضمنها نظام مراقبة السلامة لضمان تنفيذ برنامج السلامة الوطني بشكل واقعي؛
- تعزيز تبادل المعلومات بين المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية لمساعدة الدول التي تتمتع بقدرات محدودة في تحديد المخاطر التي تواجهها بشكل أفضل؛
- التوصية بتصميم استراتيجية جديدة للإيكاو خاصة بالتدريب، تماشياً مع التوقعات الحالية والمستقبلية بشأن مراقبة السلامة؛
- حثّ الدول على تكييف تخطيط السلامة الاستراتيجي لديها لتحديث الدورة المقترحة في خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية، من أجل ربط تنفيذ المبادرات على الصعيدين العالمي والإقليمي وعلى مستوى الدولة معاً.

|                       |   |
|-----------------------|---|
| الأهداف الاستراتيجية: | ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتمثل بالسلامة  |
| الآثار المالية:       | من المتوقع أن تغطي ميزانية البرنامج العادي للفترة الثلاثية الأنشطة المتعلقة بتنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية؛ ومع ذلك، قد يتعين على الإيكاو توفير موارد إضافية لدعم مبادرات أخرى أقرتها الجمعية العمومية. |
| المراجع:              | الوثيقة 10004 Doc، "الخطة العالمية للسلامة الجوية ٢٠١٤-٢٠١٦" والوثيقة 9734 Doc، "دليل مراقبة السلامة الجوية"، الجزء (أ)   |

<sup>1</sup> النسخة الإسبانية قدمتها الجمهورية الدومينيكية.

## ١- المقدمة

١-١ للطيران المدني الدولي تأثير إيجابي على النمو الاقتصادي للبلدان. كما أنه يُعد بمثابة محفز لعدد كبير من الأنشطة الإنتاجية، التي تقوم بدورها بتعزيز التجارة، وتحفيز إنتاج السلع وتقديم الخدمات، وتطوير القدرات الكفيلة باستحداث فرص عمل جديدة. ويؤدي ذلك إلى إنتاج "دورة إيجابية" يتعين على الدول، ولا سيما الدول النامية، أن تسعى إلى استخدامها لصالحها.

٢-١ أما الإيكاو، وهي مدركة تماماً هذه الحقيقة، فقد أعدت مجموعة من الاستراتيجيات العالمية بهدف تمكين النمو الآمن والمستدام لعمليات النقل الجوي. وفضلاً عن ذلك، تُعد السلامة الأولوية القصوى للإيكاو، كما أنه يتعين مراعاة حقيقة أن الحفاظ على ثقة الركاب يرجع إلى سجل السلامة الممتاز للطيران المدني.

٣-١ وتتمثل استراتيجية الإيكاو للسلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة 10004 Doc)، مع موافقة المجلس على طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ في مايو ٢٠١٦.

## ٢- التحليل

١-٢ مواصلة تطوير الأهداف المقترحة في خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية.

١-١-٢ تقترح خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية مواصلة النهوض بمستويي السلامة والكفاءة في العمليات الجوية من خلال وضع إطار للتخطيط فيما يتعلق بتنفيذ مجموعة من المبادرات التي تمكّن من إجراء تحسينات للسلامة يتعين إنجازها. ومع ذلك، لا تحدد خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية بوضوح أنه يتعين القيام بهذا العمل بصورة مستمرة لتوحيد أساليب التمكين لكل هدف من أهداف هذه الخطة لكي تتطور الخطة بقدر أكبر. وعلى سبيل المثال، لا يُعد تنفيذ برنامج السلامة الوطني نشاطاً سيحل محل مراقبة السلامة الفعالة (الهدف الأول)، كما أن إدارة المخاطر القابلة للتنبؤ لا تحل محل برنامج السلامة الوطني.

٢-١-٢ وترى الجمهورية الدومينيكية في كل هدف من هذه الأهداف جانباً تكملياً، وهو ما يعني أن التدابير يمكن أن تتخذ على مستويات مختلفة، مشفوعة بعناصر حاسمة من النظام الوطني لمراقبة السلامة تعمل بوصفها دعامة. ويعمل برنامج السلامة الوطني بوصفه أداة بغية تحقيق ما يلي: تمكين تحسين التخطيط الاستراتيجي للسلامة، ودعم آلية اتخاذ القرار القائمة على المخاطر للارتقاء بخطة المراقبة على النحو الأمثل؛ وتحديد الأولويات المتعلقة بالتنفيذ وتحديد نقاط الشواغل الكبرى وكذلك فتح فرص جديدة من أجل تحقيق أهداف الأداء الأكثر تحديداً. ونحن لا نعتقد أن تدابير المراقبة التي نحن بصدد وضعها حالياً سوف تُستبدل. وبدلاً من ذلك، فإننا نعتقد أن هذه التدابير سوف تتحسن من خلال الانتفاع بمعلومات إضافية لدعم عملية اتخاذ القرار، ومن ثم ستتطور لاحقاً نحو إدارة المخاطر القابلة للتنبؤ.

٣-١-٢ كما أننا نعتقد أنه يتعين على الإيكاو التوضيح بأن الدول لديها السلطة التي تخولها دعم نظم مراقبة السلامة الخاصة بها انطلاقاً من المبادرات التي تراها فعالة في حين أنها تلتزم بالجدول الزمني للتنفيذ المقترحة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، ويمكن الجمع بين أدوات التنفيذ على النحو الذي تراه مناسباً، من أجل ضمان وتعزيز السلامة ضمن نظم الطيران المدني الخاصة بالدولة.

٢-٢ إطار مرجعي لإنشاء مراقبة فعالة للسلامة

١-٢-٢ تعتبر الخطة العالمية للسلامة الجوية أن تنفيذ العناصر الحاسمة بنسبة ٦٠٪ هو البارامتر اللازم لتقييم القدرة على المراقبة الفعالة للسلامة وتنفيذ الدول لبرنامج السلامة الوطني في الأجل القريب.

٢-٢-٢ وقد يكون هذا المفهوم منطقياً من وجهة نظر التخطيط العالمي الرامي إلى تقديم هدف محدد إلى جميع الدول التي تسجل معدلاً أدنى من المتوسط العالمي. ومع ذلك، وانطلاقاً من وجهة نظر الدولة، تعد هذه المرحلة لا أساس لها نظراً إلى عدم وجود معايير محددة كفيلاً بدعم إنشاء هذه المرحلة، أي أنه لا يوجد معايير محددة للتيقن من أن معدل التنفيذ الفعال بنسبة ٦٠٪ يجلب معه العناصر اللازمة لتنفيذ برنامج السلامة الوطني. وبالإضافة إلى ذلك، هناك العديد من الدول التي تسجل معدلات تنفيذ فعالة بنسبة ٧٠٪ أو أكثر قد تعاني من فجوات تحد إلى حد كبير من قدرتها على تنفيذ برنامج السلامة الوطني. وجميع الدول، بما فيها تلك التي تمثل معدلات مرتفعة جداً، تعمل على تحسين التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة وتتضمن القواعد والتوصيات الجديدة.

٣-٢-٢ وفي أي حال من الأحوال، لا ينبغي أن تخضع المبادرات المتخذة لتنفيذ برنامج السلامة الوطني لمعدل التنفيذ الفعال بنسبة ٦٠٪. وفي ظل الظروف المناسبة، يمكن أن يؤدي تنفيذ برنامج السلامة الوطني إلى تعزيز مراقبة السلامة الفعالة - هذه هي الظروف التي يتعين على الإيكاو تحديدها.

٤-٢-٢ وهكذا يتعين على الإيكاو توضيح شروط تنفيذ برنامج السلامة الوطني، ليس بوصفه وسيلة كفيلاً بتقسيم الدول إلى دول متقدمة ودول غير متقدمة، أو دول قادرة أو غير قادرة على تنفيذ برنامج السلامة الوطني، بل من أجل تقديم الإرشادات الواضحة التي تدعم التنفيذ الواقعي لبرنامج السلامة الوطني.

#### ٣-٢ أولويات السلامة العالمية

١-٣-٢ لا تزال أولويات السلامة على الصعيد العالمي تمثل أحداثاً مرتبطة بسلامة المدارج، وتتمثل هذه الأولويات في ارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة، وفقدان السيطرة أثناء الطيران. وتشير التعليقات التي تم الحصول عليها من المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية إلى أن هذه الأولويات لا تزال قائمة عند إصدار طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ لخطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية. ومع ذلك، إن لدى العديد من الدول قدرة محدودة على جمع وتحليل المعلومات المستخدمة لتحديد الظروف الكامنة وراء حدوث أي من الأحداث التي تعتبر بمثابة أولويات. وبالإضافة إلى ذلك، يتعين على الدول أن يكون لديها القدرة على تحديد أولويات أخرى قد تختلف عن الأولويات على الصعيد العالمي وهي خاصة بظروفها التشغيلية.

٢-٣-٢ وينبغي للإيكاو تعزيز تبادل المعلومات على مستوى المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية وتوفير الأدوات اللازمة لمساعدة الدول ذات القدرات المحدودة ليتسنى لتلك الدول تحديد المخاطر التي تواجهها على نحو أفضل. كما يتعين على المكاتب الإقليمية أن تشارك في ذلك على نحو أكثر التزاماً.

٤-٢ استراتيجية الإيكاو لتحسين فعالية التنفيذ على الصعيد العالمي للعنصر الحاسم رقم ٤ (مؤهلات الموظفين الفنيين وتدريبهم)

١-٤-٢ يمثل العنصر الحاسم رقم ٤ (مؤهلات الموظفين الفنيين وتدريبهم) النسبة الدنيا للتنفيذ الفعال لجميع العناصر الحاسمة على النطاق العالمي. وهذه الحقيقة في حد ذاتها ولما تمثله شديدة الوطأة بما يكفي لتوجيه اهتمام الإيكاو إلى قدرة الدول على تأهيل عدد كاف من موظفي التفتيش الذين لديهم مهارات كافية للاضطلاع بمسؤولياتهم في مجال مراقبة السلامة.

٢-٤-٢ ويتطلب تنفيذ برنامج السلامة الوطني كفاءات إضافية تتجاوز الكفاءات المطلوبة حالياً من الموظفين الفنيين الذين يؤدون مهام مراقبة السلامة. وبذلك، ينبغي لسلطات الطيران المدني أن تكون قادرة على تقديم هذا التدريب في إطار تدريب موظفيها الذين ليسوا جاهزين دائماً ويرجع ذلك لأسباب مختلفة.

٣-٤-٢ وفي ضوء هذا الوضع، يتعين على الإيكاو رسم استراتيجية للتدريب تستكشف بدائل مختلفة بحيث تتمكن الدول من إتاحة التدريب لموظفيها بتكلفة معقولة، وهو ما يتماشى مع التوقعات الحالية والمستقبلية المتعلقة بمراقبة السلامة.

٥-٢ استعراض وتحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٥-٢ توافق الجمهورية الدومينيكية على أنه ينبغي أن تتزامن دورة استعراض الخطة العالمية للسلامة الجوية مع دورات الجمعية العمومية من أجل الحصول على تأييد الدول الأعضاء. ويتعين على الدول ربط تخطيطها الاستراتيجي مع نتائج الخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل ضمان أن يكون إطار التخطيط الشامل متماشياً مع التأثير المطلوب ومحفزاً له.

٢-٥-٢ وينبغي للإيكاو أن تحت الدول على تكييف تخطيط السلامة الاستراتيجي لديها لتحديث الدورة المقترحة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بهدف ربط تنفيذ المبادرات على الصعيدين العالمي والإقليمي وعلى مستوى الدولة معاً.

٣-٣ الخلاصة

١-٣ تدعم الجمهورية الدومينيكية الخطة العالمية للسلامة الجوية، ليس فقط بوصفها أداة لضمان تحقيق الاتساق وتنسيق الجهود المبذولة لتنفيذ ورصد المبادرات الرامية إلى تعزيز النظام العالمي لمراقبة السلامة، بل أيضاً في الدور الذي تضطلع به بوصفه إطاراً مرجعياً للتخطيط الاستراتيجي على مستوى الدولة.

٢-٣ ونظراً إلى الإيجابيات العالية المتوقعة من الخطة العالمية للسلامة الجوية، والتحديات التي تواجهها الدول فيما يتعلق بتنفيذ التدابير التي تختلف اختلافاً جذرياً في طبيعتها عن تلك التي تتيحها الإيكاو تقليدياً للدول، ينبغي أن تراعي استراتيجية التنفيذ جميع النقاط التي أثرت في ورقة العمل هذه. كما ينبغي أن تعتمد نهجاً مختلفاً للمساعدة التي تقدمها الإيكاو، مع تضمين هذه المساعدة تدريباً للموظفين بوصفه أولوية من أولويات الإيكاو.

- انتهى -