



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٣٣ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية

تنسيق مستويات أداء السلامة المقبول (ALoSP) في ما بين الدول

(ورقة مقدّمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز التنفيذي	
<p>تُحلّل هذه الورقة الجهود التي بذلتها الإيكاو والتقدّم الذي أحرزته لضمان أن الدول تُنفذ وتُستق مستويات أداء السلامة المقبول وذلك بهدف إنشاء برامجها الوطنية للسلامة المكرّسة في الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP).</p> <p>الإجراءات: إنّ الجمعية العمومية مدعوة للقيام ما يلي:</p> <p>(أ) أن تأخذ علماً بالأراء المُعرب عنها في هذه الورقة؛</p> <p>(ب) أن تحتّ الإيكاو على مضاعفة جهودها لإنشاء واستعراض، بصورة مشتركة، مع الدول في كلّ إقليم عملية التنسيق بين مستويات أداء السلامة المقبول ALoSP في ما بين الدول لأغراض البرنامج الوطني للسلامة (SSP).</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	الوثيقة Doc 10004، الخطة العالمية للسلامة الجوية ٢٠١٤-٢٠١٦ (GASP) الملحق ١٩ الخاص بإدارة السلامة الوثيقة Doc 9859، دليل إدارة السلامة ورقة العمل A38-WP/255

<sup>1</sup> النسخة الإسبانية من هذه الورقة مقدّمة من فنزويلا

## ١- المقدمة

١-١ لقد أنشأت الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) استراتيجيةً لمواصلة تحسين مستويات السلامة بحيث تتمكّن الدول في السنوات الخمس عشرة المقبلة من إنشاء نُظُمٍ أساسيةٍ لسلامة الطيران (نظام فعّال لمراقبة السلامة) وبرامج وطنية للسلامة (SSP)، وبالتالي إنشاء نُظُمٍ متقدّمة تشمل الإدارة المسبقة للمخاطر.

٢-١ يتمثل أحد الأدوار الأساسية للإيكاو في إضفاء التوحيد القياسي على المستوى العالمي لنشاطات الطيران المدني الدولي. وتعرض أهداف خطة GASP صورة واسعة النطاق عن هذا الوضع وتُظهر بعض التحدّيات التي يُمكن أن تواجهها الدول عالمياً في تنفيذها لتلك الخطة.

٣-١ لقد تطلّب تنفيذ برنامج SSP مشاركة مستمرة من الصناعة والدول. وتُبين تجربة فنزويلا ودول أخرى أنّ عملية إحراز تقدّم في تنفيذ برنامج SSP ليست متّسقة.

## ٢- المناقشة

١-٢ بهدف ضمان انتقال الدول من نهج المراقبة القائم على الامتثال إلى نهج يبدأ بالإدارة الاستباقية الدولية للمخاطر، وذلك من خلال تحديد ورصد المشاكل الحالية أو الناشئة في مجال السلامة، يجب على الدول أن تواصل تفاعلها ومراعاتها لهذه الجوانب.

٢-٢ وبما أن تحديد المسائل الناشئة والحالية للسلامة لا تؤثر فقط على دولة واحدة بشكل منعزل، ينبغي للدول أن تبذل جهودها لإدارة هذه المسائل، وذلك من خلال تحديد الأهداف والأغراض القابلة للقياس في إطار مؤشرات أداء السلامة الوطنية التي تساهم في تحقيق المستويات المقبولة بما يعود بالمنفعة على قطاع الصناعة من جهة، وعلى العمليات الدولية المرتبطة بدول أخرى من وجهة نظر النظام المتكامل.

٣-٢ أوصت ورقة العمل A38-WP/255 بأن تقوم الإيكاو بإعداد مؤشرات عالمية لأداء السلامة بالتعاون الوثيق مع الدول والمنظمات الإقليمية بهدف ضمان التنمية المستدامة للنقل الجوي وتجنّب نشوب أي نزاعات مقبلة بين الدول بشأن عدم الاعتراف بمستويات ALoSP المعلن عنها.

٤-٢ سلّطت ورقة العمل A38-WP/255 الضوء على الحاجة إلى إعداد مؤشرات السلامة المشتركة وإلى تنفيذ النشاطات في كلّ دولة بهدف مساعدة الدول في إعدادها لتلك المؤشرات. وينبغي لهذه النشاطات أن تساهم في تنفيذ المبادرات الآيلة إلى إضفاء طابع قياسي على إدارة السلامة في إطار خطة GASP، مما سيساهم في تحقيق أهداف الخطة لجهة تنفيذ برنامج SSP.

٥-٢ وكانت المبادرات إيجابية بالنسبة للمؤشرات والأهداف التي حدّتها سلطات الطيران المدني ووافقت عليها في الأقاليم، ويتمثّل ذلك، على سبيل المثال، في "إعلان بوغوتا" (إقليم أميركا اللاتينية) بالنسبة إلى الأحداث ذات العواقب الشديدة وفي إحراز تقدّم في كفاءة التنفيذ بموجب البرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية والبرنامج الوطنية للسلامة.

٦-٢ بالإضافة إلى ذلك، وفي ظلّ مبادرات خطة GASP، تواصل الإيكاو إعطاء الأولوية إلى ثلاثة مجالات للسلامة، لا سيّما تحسين سلامة المدارج، وخفض عدد حوادث ارتطام الطائرات وهي تحت السيطرة (CFIT)، وخفض عدد الحوادث والوقائع المرتبطة بفقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I).

٧-٢ ويلاحظ بأن هدف التعديل المقبل رقم ١ للملحق التاسع عشر هو إضفاء طابع الاتساق على عمليات البرنامج الوطني للسلامة بالنسبة لدور كل عنصر حاسم على جِدّة في إطار النظام الوطني لمراقبة السلامة (SSO) باعتباره أساساً للتنفيذ الفعّال لبرنامج SSP والذي سيُساعد الدول في تنفيذها لهذه البرامج بصورة تتسم بقدر أكبر من الكفاءة.

٨-٢ ونظراً للخبرة المكتسبة والمذكورة أعلاه، فإنّ جمهورية فنزويلا البوليفارية قد أخذت علماً بالخطوط السياسية الجديدة التي أُدرجت في الطبعة الأحدث للوثيقة Doc 9859 والأحكام المقبلة للتعديل الأول على الملحق التاسع عشر. وسعت بوليفيا إلى فهم المجالات الأربعة لمستويات أداء السلامة المقبول على الشكل التالي:

مستويات أداء السلامة المقبول لأغراض تنفيذ برنامج SSP				
فئات المؤشرات	الإدارة في الأجلين القصير والمتوسط	السمات المتوقعة للإدارة الاستباقية على المدى الطويل بموجب خطة GASP	الربط بالإنجازات بموجب أحكام التعديل الأول للملحق التاسع عشر	الربط بالإنجازات بموجب أحكام التعديل الأول للملحق التاسع عشر
مجموعة المؤشرات للأحداث ذات العواقب الشديدة والمنخفضة	نهج قائم على ردة الفعل	بالاشتراك مع دول ومنظمات أخرى وقطاع الصناعة	القسم ١-٣ من الفصل الثالث والقسم الثاني من المرفق (أ)	القسم ٣-٣ من الفصل الثالث، إدارة الدولة للمخاطر على السلامة
مجموعة المؤشرات المستقاة من مراقبة الدولة للسلامة لجهة الكفاءة ومجالات الحاسمة المحددة	نهج استباقي	التوحيد القياسي، وتبادل المعلومات والرصد الفعلي لاتخاذ الإدارة للقرارات	القسم ١-٣ من الفصل الثالث والتنزيل (١)	الفصل الثالث، القسم ٣-٤، ضمان سلامة الدولة
مجموعة من المؤشرات الخاصة بقدرات مراقبة السلامة الجوية (العناصر الثمانية)	نهج استباقي	نهج الرصد المستمر المدمج في الإدارة الوطنية للسلامة	المرفق رقم ١، القسم ٢-٣ من الفصل الثالث	الفصل الثالث، الفقرات المرتبطة بالموضوع والخاصة بالأقسام ٢-٣ و ٣-٣ و ٤-٣ والمرفق رقم ١ (العناصر الحاسمة للنظام الوطني لمراقبة السلامة)
مجموعة من المؤشرات الخاصة بالترويج لثقافة السلامة ونشر سماتها	نهج استباقي	تبادل المعلومات مع الدول والمنظمات وهيئات قطاع الصناعة الأخرى	القسم ١-٣ من الفصل الثالث، التنزيل رقم ١، القسم الرابع	القسم ٥-٣ من الفصل الثالث، النهوض بالسلامة من جانب الدول

٩-٢ ترد بالتفصيل معلومات عن التقدّم الأولي الذي أحرزناه، في النشرة الإحصائية الأولى بشأن السلامة الجوية على الموقع الإلكتروني التالي: <http://www.inac.gob.ve/art/template3/9cc04Informeieso.pdf>، وهي تغطّي المجموعة الأولى من المؤشرات.

### ٣- الخلاصة

١-٣ يوفر الإطار الأولي المرجعي للدول نهجاً يُمكن أن تعتمد عليه لإعداد مجموعة المؤشرات المستخدمة عند تنفيذ عناصر برنامج SSP.

٢-٣ بالإضافة إلى ذلك، ينبغي لجميع الاطراف في كلّ الأقاليم أن تُعزّز جهودها لإضفاء طابع الاتساق على مجموعة المؤشرات، لا سيما بين برامج الدولة والدول بحدّ ذاتها، بحيث يتكامل نظام الطيران. كما وينبغي للأقاليم بعد التقييم أن تُحدّد المشاكل المشتركة الحالية أو الناشئة في مجال السلامة.

٣-٣ وإن للدول، لا سيّما تلك التي تتخطّى كفاءة تنفيذها نسبة ٦٠٪ والتي تُنفذ برامجها الوطنية للسلامة على أساس إدماج نظام الدولة لمراقبة السلامة وعناصر إطار برنامج SSP، فهي ستتكبّد تكاليف إدارية إضافية، لا سيّما تلك التي أنشأت أصلاً برنامج SSP ونشرته. وفي هذا السياق، جدير بالإشارة إلى أنّه في ضوء التعديلات التي ينبغي إدخالها على التشريعات الوطنية، لا سيّما إذا ما كانت سلطات عديدة تُشارك في نشاطات إدارة السلامة للطيران، من الضروري تحديث هذه المؤشرات بحيث يتمّ قياسها بشكل متنسق ويتمّ تحديد الأهداف التي تعتمد عليها كلّ دولة في تنفيذها لمؤشرات الخاصة بالبرنامج الوطني للسلامة.

### ٤- التوصية

- ١-٤ يُرجى من الجمعية العمومية أن تأخذ علماً بالأراء المعروضة في هذه الورقة وتدرسها.
- ٢-٤ ينبغي للإيكاو وقطاع الصناعة أن يواصلوا جهودهما لتحقيق أهداف خطة GASP عن طريق مواصلة تحسين مستويات السلامة.
- ٣-٤ ينبغي اعتماد المبادرات في كلّ إقليم، كما يتعيّن بذل الجهود على جميع المستويات لإضفاء طابع الاتساق على مجموعات المؤشرات الخاصة بمستويات ALOSP في ما بين البرامج الوطنية للسلامة والدول.