

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند ٢: سلامة وأمن ادارة الحركة الجوية

البند ٢-١: نظم وبرامج ادارة السلامة

الأحكام والمواد الارشادية الصادرة عن الايكاو بصدد ادارة

سلامة خدمات الحركة الجوية

(مقدمة من الأمانة)

ملخص

يرد في هذه الوثيقة ملخص الأحكام المتعلقة بادارة السلامة في الملحق الحادي عشر ووثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية - ادارة الحركة الجوية (PANS-ATM)، وتقدم الدليل الجديد بشأن ادارة السلامة في المطارات وخدمات الحركة الجوية. يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣.

١- مقدمة

١-١ كانت السلامة دائما الهدف الرئيسي لخدمات الحركة الجوية، كما يرد في الفقرة ٢-٢ من الملحق الحادي عشر - خدمات الحركة الجوية. ويمكن تلخيص هذا الهدف بأنه يكفل سير الحركة الجوية بسلام وانتظام وسرعة. ومع زيادة أهمية النقل الجوي بالنسبة للاقتصاد العالمي، وزيادة تكاليف تشغيل الطائرات، هناك حاجة كذلك لانشاء نظام لخدمات الحركة الجوية يتسم بأكبر قدر من الفاعلية. غير أن السلامة يجب أن تظل دائما الهدف الرئيسي.

٢-١ ترد الأحكام الصادرة عن الايكاو والمرتبطة بادارة السلامة في خدمات الحركة الجوية في القسم ٢-٢٦ من الملحق الحادي عشر، والفصل الثاني من وثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية - ادارة الحركة الجوية، ودليل ادارة السلامة للمطارات وخدمات الحركة الجوية (انظر الوثيقة ANConf/11-IP/9). وتقضي هذه الأحكام بأن تقوم الدول بتنفيذ برامج نظامية وملائمة حتى تحقق نظم خدمات الحركة الجوية فيها مستوى مناسباً من السلامة. وفي هذا السياق، يمكن اعتبار "نظام خدمات الحركة الجوية" مجمل المعدات والبرامج والموظفين اللازمين لتشغيل النظام، مع القواعد والاجراءات التي تحكم التشغيل.

٣-١ وبينما كانت التعديلات التي أدخلت هذه الأحكام نافذة بدءاً من ٢٨/١١/٢٠٠٢، فلم يكن هناك التزام على الدول بانشاء مستويات مقبولة من السلامة وأهداف مقبولة لسلامة خدمات الحركة الجوية فيها حتى ٢٧/١١/٢٠٠٣. إذ أن وضع مستويات مقبولة من السلامة وأهداف مقبولة للسلامة كان في شكل توصية حتى ذلك التاريخ.

٤-١ كذلك ينص القسم ٢-٢٦ من الملحق الحادي عشر على أن مستويات السلامة وأهداف السلامة، يجب أن تحدد على أساس اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية، حسب الحالة.

٢- المناقشة

١-٢ في سياق الطيران، ينظر عامة الناس الى السلامة عموما بأنها تشير الى عدم وقوع حوادث الطائرات. وبينما سيكون منع وقوع الحوادث، تماما أمرا مرغوبا فيه، فإن التوصل الى هذه "السلامة التامة" هي هدف لا يمكن تحقيقه، فالأعطال والأخطاء، ستقع في النهاية، رغما عن الجهود المبذولة لتجنبها. وينطبق ذلك على جميع أشكال المساعي البشرية. فمعظم الأنشطة التي نقوم بها في حياتنا اليومية تنطوي على درجة معينة من الخطر. ونعتبر أن نشاطا معيناً يتسم "بالسلامة" عندما نخلص الى أن الخطر ضئيل لدرجة مقبولة.

٢-٢ أن هدف برامج سلامة الطيران هو التحكم في العمليات التي قد ينتج عنها أحداث خطيرة، بغية التقليل من احتمال وقوع حوادث الى أقصى حد.

١-٢-٢ ولا يمكن أن يناقش برنامج ادارة سلامة خدمات الحركة الجوية سوى المخاطر الكامنة في نظام الطيران الكلي، التي يمكن أن تكون خدمات الحركة الجوية عاملا مساهما فيها.

٣-٢ ولكن تنفيذ برنامج رسمي لادارة السلامة يتطلب أكثر من مجرد بيان عام يشدد على أهمية السلامة. فهو يتطلب تعريف أهداف الأداء بالعلاقة الى السلامة، ووضع آليات تسمح للمنظمة باثبات تحقيق أهداف السلامة هذه.

٤-٢ ينص الفصل الثاني من الوثيقة PANS-ATM على أن أهداف ادارة سلامة خدمات الحركة الجوية هي ضمان ما يلي:

أ) تحقيق المستوى المحدد للسلامة والمطبق على تقديم خدمات الحركة الجوية داخل مجال جوي معين أو في مطار معين.

ب) تنفيذ التحسينات المرتبطة بالسلامة كلما كان ذلك ضروريا.

١-٤-٢ بما أن بعض الأعطال والأخطاء ستقع مع ذلك، فإن تحقيق هذه الأهداف يتطلب وضع الاجراءات اللازمة لتحقيق ما يلي:

أ) تخفيض عدد الأعطال والأخطاء في النظام بقدر الامكان.

ب) إتاحة إمكانية الكشف عن الأعطال والأخطاء، واتخاذ الاجراءات العلاجية، قبل أن تؤدي الى وقوع حادث.

٥-٢ تتطلب أحكام اجراءات خدمات الملاحة الجوية - ادارة الحركة الجوية (PANS-ATM) أن يشمل برنامج ادارة السلامة ما يلي كحد أدنى:

- أ) رصد مستويات السلامة الكلية وكشف أي اتجاهات معاكسة.
- ب) اجراء مراجعات السلامة لوحداث خدمات الحركة الجوية.
- ج) اجراء عمليات تقييم السلامة بالنسبة للتنفيذ المقرر لاعادة تنظيم المجال الجوي، وادخال نظم معدات ومنشآت جديدة، واجراءات جديدة أو معدلة لخدمات الحركة الجوية.
- د) وضع آلية للتعرف على الحاجة لتدابير تعزيز السلامة.

٦-٢ تتص وثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية - ادارة الحركة الجوية (PANS-ATM)، بمزيد من التفصيل، المسائل التي ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار عند وضع برنامج لادارة السلامة وأنواع التغييرات التي تتطلب اجراء تقييم للسلامة في النظام. غير أن من المسلم به أن دولا كثيرة سوف تحتاج الى المزيد من الارشادات، خاصة فيما يرتبط بمسائل مثل تحديد المستويات المقبولة للسلامة واجراء عمليات تقييم السلامة. وبما أنه قد تم وضع أحكام مرتبطة بادارة السلامة بالنسبة للمطارات، فقد تقرر اصدار وثيقة مشتركة بعنوان: دليل ادارة سلامة المطارات وخدمات الحركة الجوية لتقديم مثل هذا الارشاد.

١-٦-٢ يمثل نشر هذا الدليل كوثيقة مشتركة كذلك الخطوة الأولى تجاه اعتماد نهج منسق لادارة السلامة، كما اقترح في نهج سلامة النظام (ANConf/11-WP/5) وكما وصف في المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية الوارد في الوثيقة ANConf/11-WP/4.

٧-٢ نظم الدليل بحيث تكون المبادئ الرئيسية لادارة السلامة، المتعلقة بالمطارات وخدمات الحركة الجوية، مشمولة أولا. وهي تشمل ما يلي على سبيل المثال:

- أ) العوامل التي تؤثر على سلامة النظام، مع التركيز بوجه خاص الخطأ البشري.
- ب) أهمية المسائل التنظيمية، بما في ذلك المسؤولية والمساءلة بصدد أداء السلامة، والحاجة لانشاء بيئة تشجع على السلامة بشكل ايجابي.
- ج) اجراءات تقييم السلامة.
- د) ضمان استمرار السلامة للنظام من خلال عمليات التدقيق والمتابعة.

٨-٢ يلي ذلك أقسام مستقلة خاصة بتنفيذ هذه المبادئ العامة بالنسبة للمطارات وخدمات الحركة الجوية. كما يناقش الدليل المقترحات المستقلة للهيئة التنظيمية في الدولة، وهيئة تشغيل المطار وهيئة تقديم خدمات الحركة الجوية، مع التسليم بأن الدول قد يكون لديها أشكال مختلفة من السلطات الحكومية، والهيئات الخاصة أو الشركات التي توفر هذه الخدمات.

٣- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٣ يدعى المؤتمر للموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٢ / — تنفيذ برامج ادارة السلامة لخدمات الحركة الجوية، ووضع مستويات مقبولة للسلامة

أن تتخذ الدول التدابير اللازمة، بموجب أحكام القسم ٢-٢٦ من الملحق الحادي عشر، لكي تقوم بما يلي، ان لم تكن قد فعلت ذلك:

(أ) تنفيذ برامج نظامية وملائمة لادارة سلامة خدمات الحركة الجوية لتأمين السلامة في تقديم خدمات الحركة الجوية في الفضاءات الجوية والمطارات.

(ب) وضع مستويات مقبولة للسلامة وأهداف مقبولة للسلامة تطبق على تقديم خدمات الحركة الجوية في الفضاءات الجوية وفي المطارات.

— انتهى —