



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٣: الخطط العالمية لسلامة الطيران والملاحة الجوية

الخطة الوطنية لسلامة الطيران

(ورقة مقدمة من المملكة العربية السعودية)

الموجز التنفيذي	
تُقدّم هذه الورقة الإعلامية لمحة عن تطوير الخطة الوطنية لسلامة الطيران في المملكة العربية السعودية (NASP). وقد تم إعداد هذه الخطة بما يتماشى مع متطلبات الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) الصادرة عن الإيكاو، والخطة الإقليمية لسلامة الطيران في الشرق الأوسط (MID-RASP)، بالإضافة إلى الأولويات الوطنية للمملكة. الإجراء: تُدعى الجمعية إلى أخذ العلم بالمعلومات الواردة في هذه الورقة، وتشجيع الدول الأعضاء على تبادل المعلومات عبر الإيكاو بشأن تطوير خططها الوطنية لسلامة الطيران (NASP).	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية".
الآثار المالية:	سيتم تنفيذ الأنشطة ضمن المخصصات الحالية في الميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10184 - قرارات الجمعية المعتمدة الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة" الوثيقة Doc 10004 — الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) الوثيقة Doc 9859 — دليل إدارة السلامة (SMM) الوثيقة Doc 10131 — دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية لسلامة الطيران الوثيقة Doc 10159 — دليل معلومات السلامة الخطة الإقليمية لسلامة الطيران في الشرق الأوسط (MID-RASP) - النسخة الثانية (٢٠٢٣-٢٠٢٥)

^١ قدمت المملكة العربية السعودية هذه الورقة باللغتين العربية والانجليزية.

١- المقدمة

١-١ تشهد المملكة العربية السعودية نموًا كبيرًا في قطاع الطيران المدني، مدفوعًا بالأهداف الطموحة لرؤية المملكة ٢٠٣٠ واستراتيجية الطيران السعودي. ويتطلب هذا التوسع اعتماد نهج قوي واستباقي قائم على البيانات في إدارة السلامة لضمان إدارة هذا النمو بشكل مستدام وآمن.

٢-١ ووفقًا للملحق التاسع عشر من اتفاقية الإيكاو بشأن إدارة السلامة، وبتوجيه من مبادئ الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP، الوثيقة 10004 Doc)، أنشأت المملكة برنامج دولة شامل للسلامة (SSP). وتُعد الخطة الوطنية لسلامة الطيران (NASP) الوثيقة الاستراتيجية الرئيسية التي تُفَعِّل برنامج الدولة للسلامة، حيث تُترجم السياسات والأهداف العامة إلى أهداف ملموسة ومبادرات تعزيز السلامة (SEIs).

٣-١ تُعد الخطة الوطنية لسلامة الطيران (NASP) وثيقة استراتيجية رئيسية تُحدد أهداف المملكة الوطنية في مجال السلامة، والمؤشرات المستهدفة، ومبادرات تعزيز السلامة، بما يتماشى مع الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) والخطة الإقليمية لسلامة الطيران في الشرق الأوسط (MID-RASP).

٤-١ وقد تم تطوير NASP في المملكة استنادًا إلى الأطر العالمية والإقليمية للسلامة، بما في ذلك GASP وMID-RASP. حيث أُرست النسخة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ أساسًا قويًا ومستدامًا لإدارة السلامة، فيما تهدف النسخة الحالية (٢٠٢٥-٢٠٢٧) إلى دعم واستدامة إدارة النمو السريع في أنشطة الطيران المدني، مع ترسيخ مكانة المملكة كدولة رائدة في مجال سلامة الطيران.

٥-١ وبما يتماشى مع الإطار المحدد في وثيقة الإيكاو Doc 10131، تم بناء NASP السعودية على مجموعة من الأهداف الواضحة التي تهدف إلى معالجة مشهد السلامة الخاص بالمملكة وطموحاتها الاستراتيجية، وتشمل هذه الأهداف ما يلي:

أ) تقليل المخاطر التشغيلية: من خلال تطبيق مبادرات تعزيز السلامة القائمة على البيانات التي تستهدف فئات المخاطر العالية عالميًا (G-HRCs)، بما في ذلك الخروج عن المدرج، والاصطدام بالأرض خلال السيطرة (CFIT)، وفقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I)، والاصطدام الجوي، والتجاوزات داخل ساحة الطيران (Runway incursion)؛

ب) تحديات التقنيات الناشئة: تحديد المخاطر الناشئة المرتبطة بتبني التقنيات الجديدة (مثل الذكاء الاصطناعي والتتقل الجوي المتقدم) ومعالجتها بشكل استباقي ضمن منظومة الطيران بالمملكة؛

ج) الأولويات الوطنية: تخصيص الموارد المناسبة لإدارة أولويات السلامة الوطنية الخاصة بالمملكة، إضافةً إلى أولويات السلامة الإقليمية والعالمية؛

د) تعزيز الرقابة على السلامة: من خلال توسيع وتعزيز تطبيق ومتابعة برنامج الدولة للسلامة (SSP) وأنظمة إدارة السلامة (SMS) على مستوى الهيئة العامة للطيران المدني وجميع الجهات الفاعلة في القطاع؛

هـ) حوكمة السلامة: تعزيز الحوكمة من خلال اللجنة الوطنية لسلامة الطيران (NASC) ومجموعات العمل المتخصصة التابعة لها، والتي تشمل مجالات خدمات الملاحة الجوية (ANS)، والبنية التحتية للمطارات (AGA)، وتشغيل الرحلات الجوية، وصلاحيات الطائرات للطيران، وتضم هذه المجموعات ممثلين من مختلف الجهات المعنية والمشغلين ومقدمي الخدمات؛

(و) التعاون الإقليمي: زيادة التعاون والمواءمة مع خطة MID-RASP وتعزيز الشراكة مع أصحاب المصلحة الإقليميين لتحسين مستوى السلامة في مجال الطيران في منطقة الشرق الأوسط.

٢- هيكل الخطة الوطنية لسلامة الطيران (NASP) ومواءمتها

١-٢ تُعد NASP من أهم مخرجات برنامج الدولة لسلامة الطيران (SSP) الفعّال. وقد اعتمد SSP في المملكة نهجًا استباقيًا في إدارة مخاطر سلامة الطيران الوطنية، ويشمل الحوكمة والتنظيمات والسياسات والإجراءات اللازمة للحفاظ على نظام طيران آمن. وتهدف الهيئة العامة للطيران المدني (GACA) إلى تنفيذ SSP بشكل كامل وفعال بحلول نهاية عام ٢٠٢٧، مع تحديد الإجراءات الداعمة لذلك ضمن NASP.

٢-٢ تم تصميم هيكل NASP ليكون أداة عملية وفعّالة لتنفيذ SSP في المملكة، وهو مبني على ركيزتين أساسيتين تعكسان المكونات الجوهرية لإدارة السلامة الحديثة؛

أ) إدارة مخاطر السلامة: تركز هذه الركيزة على تحديد مخاطر السلامة التشغيلية والتعامل معها. وتشمل تحليلًا تفصيليًا لبيانات السلامة الوطنية لتحديد المخاطر والفئات عالية الخطورة الخاصة بالمملكة، مع ضمان التوافق مع الفئات عالية الخطورة العالمية (G-HRCs) المحددة في GASP. وتوضح الخطة العوامل المساهمة في هذه المخاطر وتحدد مبادرات تعزيز السلامة (SEIs) التي يجب على المشغلين ومقدمي الخدمات تنفيذها ضمن أنظمة إدارة السلامة (SMS) الخاصة بهم لمنع الحوادث والوقائع؛

ب) إدارة الأولويات الاستراتيجية للسلامة: تركز هذه الركيزة على التحسين المستمر لبرنامج SSP نفسه. وتشمل مبادرات لتعزيز نظام الرقابة على السلامة في المملكة، وتحسين الإشراف على SMS، وتطوير ثقافة السلامة بشكل عام. وتُعد هذه الركيزة أولوية استراتيجية لتحقيق تطلعات المملكة في أن تصبح رائدة إقليميًا في مجال سلامة الطيران، بما يتماشى مع رؤية ٢٠٣٠. وتعكس الإجراءات الواردة في NASP هذا الطموح، وتدعمها الموارد اللازمة وتعاون جميع الجهات المعنية في قطاع الطيران بالمملكة.

٣- حوكمة (NASP)

١-٣ تستند عملية تطوير وتنفيذ NASP إلى إطار حوكمة قوي موضح في وثيقة SSP الخاصة بالمملكة، ويضمن هذا الإطار وضوح المسؤوليات والإشراف الفعّال، وذلك على النحو التالي:

أ) الهيئة العامة للطيران المدني (GACA): بصفتها الجهة التنظيمية لسلامة الطيران، فإن GACA مسؤولة عن تطوير NASP وتنفيذها ومتابعتها وتحديثها بالتنسيق مع جميع أصحاب المصلحة في SSP؛

ب) اللجنة الوطنية لسلامة الطيران (NASC): برئاسة رئيس GACA، وتُعد الهيئة العليا المسؤولة عن SSP وNASP، وتجتمع بشكل ربع سنوي للإشراف على تنفيذ الخطة، ومتابعة أداء السلامة الشامل، وتوفير التوجيه الاستراتيجي؛

ج) مجموعات العمل التابعة لـ SSP: وهي فرق فنية (مثل عمليات الطيران، الملاحة الجوية، خدمات الملاحة الجوية، إدارة المطارات) تضم خبراء من GACA والقطاع، وتدعم اللجنة الوطنية في تحديد المخاطر وتقييمها، وتخطيط وتنفيذ مبادرات تعزيز السلامة.

٤ - تنفيذ (NASP)

١-٤ لتعزيز وتفعيل برنامج الدولة لسلامة الطيران، تم تطوير خطة تنفيذ شاملة تتماشى مع المخاطر المحددة والأولويات الاستراتيجية. وتشمل الخطة ١٩ مبادرة و ١٥٢ إجراء ضمن ١٤ فئة، موزعة المسؤوليات على ١٣ جهة معنية في قطاع الطيران السعودي. ويضمن هذا النهج أن تكون NASP وثيقة عملية وقابلة للتنفيذ، ذات ملكية واضحة ومخرجات محددة، بما يساهم في تحسين أداء السلامة بشكل ملموس.

٢-٤ تعتبر NASP خطة ديناميكية تتطور لمواجهة التحديات المستقبلية، ومن أبرز التوجهات بعد عام ٢٠٢٧:

أ) الاستمرار في تطوير الرقابة على السلامة، وفعالية SMS لدى الجهات المعنية، وتعزيز ثقافة السلامة الإيجابية؛

ب) دمج التقنيات الناشئة مثل الذكاء الاصطناعي والتنقل الجوي المتقدم ضمن إطار السلامة، وتوسيع استخدام الذكاء الاصطناعي لتحليل بيانات السلامة واستكشاف الاتجاهات والحالات الكامنة؛

ج) تعزيز تبادل البيانات والمبادرات الإقليمية وتكامل الهيئات الحاكمة (NASC ومجموعات SSP)؛

د) استمرار وتعزيز التعاون مع الإيكاو، MID-RASP، والقطاع، والجهات الدولية الأخرى.

٥ - الاستنتاج

١-٥ تُعد NASP 2025-2027 الخاصة بالمملكة خطة قوية قائمة على البيانات ومتوافقة مع توجهات الإيكاو، وهي أساسية لدعم النمو الطموح لقطاع الطيران في رؤية ٢٠٣٠ مع الحفاظ على أعلى مستويات السلامة.

٢-٥ من خلال أهداف واضحة وهيكل مزدوج يركز على المخاطر التشغيلية والأولويات الاستراتيجية، وإطار حوكمة فعال، توفر NASP الأداة اللازمة لتنفيذ SSP في المملكة بكفاءة.

٣-٥ تؤكد الخطة على مراقبة الأداء، وتعاون أصحاب المصلحة، والتحديث الشامل، بما في ذلك إدارة المخاطر والتهديدات الناشئة. وتهدف المملكة من خلالها إلى إدارة السلامة بفعالية وأن تكون رائدة إقليمياً تساهم في تعزيز سلامة الطيران عالمياً.

٤-٥ تدعو الجمعية الدول الأعضاء إلى الإحاطة علماً بما ورد في هذه الورقة، وتشجيعها على مشاركة خططها الوطنية لسلامة الطيران (NASP) عبر منظمة الإيكاو.

— انتهى —