



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٤: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

تقييم للتعديلات المزمع إدخالها على الخطة العالمية للسلامة الجوية

(ورقة مقدمة من بيرو وتدعمها بلدان إقليم أمريكا الجنوبية واثنان وعشرون دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني^٢)

الموجز التنفيذي

ينبغي النظر في وضع موعد نهائي جديد لتخطيط مراحل الخطة العالمية للسلامة الجوية، مع تحديد أهداف واضحة وقابلة للتنفيذ بحلول عام ٢٠٢٢، واعتماد دورة استعراض للخطة العالمية للسلامة الجوية تتكرر كل ست سنوات، وإزالة الصلابة الحالية، ومراعاة مستوى النضج الخاص بكل برنامج من برامج السلامة الوطنية لدى الدول.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) تحليل جدوى الحفاظ على مستوى مرجعي قدره ٦٠ في المائة من حيث التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية؛
- (ب) تمديد الموعد النهائي لتعديل الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى ما لا يقل عن ٦ سنوات، نظراً إلى الوقت الذي تستغرقه الدول لتكون قادرة على تنفيذ الأهداف الاستراتيجية. وبإمكان الإيكاو أن تطلب الحصول على تعليقات في فترة السنوات الثلاث الانتقالية، من أجل أن تتمكن من إجراء التعديل المناسب كل ٦ سنوات.
- (ج) تعزيز هذه الرؤية الجديدة في المنتديات المعنية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين المتمثلين بالسلامة الجوية، وكفاءة وسعة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	لا توجد
المراجع:	الملحق الأول - إجازة العاملين الملحق السادس - تشغيل الطائرات الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران الملحق الحادي عشر - خدمات الحركة الجوية الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطيران الملحق الرابع عشر - المطارات الوثيقة Doc 10004، الخطة العالمية للسلامة الجوية ٢٠١٦-٢٠١٦ State Letter AN 8/3.1-16/16، بشأن اعتماد التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر ESC/25-NE/08 Rev. الاجتماع ٢٥ للجنة الرئاسية التنفيذية للمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الأمريكتان http://www.icao.int/RO_NACC/Pages/meetings-2015-rasgpaesc25.aspx

^١ هناك نسخة باللغة الإسبانية قدمتها بيرو.

^٢ ورقة مقدمة من ٢٢ دولة متعاقدة (الأرجنتين، أروبا، بيليز، دولة بوليفيا المتعددة القوميات، البرازيل، شيلي، كولومبيا، كوستا ريكا، كوبا، جمهورية الدومينيكان، إكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، باناما، باراغواي، بيرو، أوروغواي، جمهورية فنزويلا البوليفارية).

١- المقدمة

١-١ أجريت تغييرات على الخطة العالمية للسلامة الجوية بوصفها أداة توجيه لتحديد السياسات الرفيعة المستوى التي، شأنها شأن الخطة العالمية للملاحة الجوية، تُعدّ المبادئ التوجيهية وتكمل مواصلة إدخال التحسينات على قطاع النقل الجوي العالمي.

٢-١ وتُقدّم الخطة العالمية للسلامة الجوية الأهداف والأولويات التي يتعين على الدول والمخططين الإقليميين المعنيين بسلامة الطيران تناولها. كما تحدد إطاراً للتخطيط المشترك فيما يتعلق بالدول لإجراء تحسينات في مجال السلامة الجوية من خلال استخدام أربعة أساليب تمكين لأداء السلامة هي: التوحيد القياسي، والتعاون، والموارد، وتبادل المعلومات الخاصة بالسلامة. كما تُقدّم استراتيجيات ومواد إرشادية لأفضل الممارسات ترمي إلى مساعدة الدول والأقاليم على إيجاد حلول ملموسة لتناول الأهداف والأولويات العالمية.

٣-١ ويتمثل أحد الجوانب الأكثر أهمية لأهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية في أن تقوم جميع الدول خلال السنوات القليلة المقبلة بتطبيق نظم مراقبة السلامة الجوية الفعالة وتنفيذ إطار برنامج السلامة الوطني للإيكاو تنفيذاً كاملاً.

٤-١ وعلى الرغم من أن الخطة العالمية للسلامة الجوية تحدد أهدافاً وأولويات عالمية، فمن الضروري إدراج رؤية واضحة وقابلة للتنفيذ وطويلة الأجل تتناول الدول وقطاع الطيران على حد سواء، وتعمل بشكل أفضل وتلهم مختلف الجهات المعنية للعمل على إجراء تحسينات في مؤسساتها من أجل بلوغ هذه الرؤية. وينبغي لهذه الرؤية القائمة على الالتزام والإلهام أن تنشئ عملية قيادية تساعد على حشد الإرادة السياسية والموارد اللازمة لتحقيق الأهداف المقترحة.

٥-١ أما المرفق (هاء) بكتاب المنظمة إلى الدول رقم 8/3.1-16/16 AN المتعلق بالتعديل رقم ١ للملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة"، فيُقدّم على الدول تاريخ ١٧/١١/٢٠١٩ موعداً لوجوب تطبيق هذا التعديل.

٢- المناقشة

١-٢ سيُنظر في فرص التحسين التالية حين يجري الإعداد للخطة العالمية للسلامة الجوية الجديدة:

(أ) أن يوافق الإقليم بشكل كامل على أنه ينبغي للدول، التي لا يتجاوز لديها التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية نسبة ٦٠ في المائة، أن تركز جهودها المبذولة على تنفيذ نظام فعال لمراقبة السلامة قبل الشروع بتنفيذ برنامج السلامة الوطني؛

- ومع ذلك، فإن الدول التي يتجاوز فيها هذا التنفيذ نسبة ٦٠ في المائة ليست بالضرورة في وضع يتيح لها الخضوع للتدقيق اعتباراً من عام ٢٠١٨، باستخدام أسئلة البروتوكول البالغ عددها ٩١ سؤالاً، نظراً إلى التقدم الطفيف المحرز في تنفيذ برنامج السلامة الوطني ونظام إدارة السلامة في الإقليم؛

- وبناء على ذلك، لا ينبغي أن يؤثر تنفيذ النتائج المحققة في الوقت الذي تجري فيه عمليات التدقيق على النسبة المئوية للتنفيذ الفعال فيما يتعلق بأسئلة البروتوكول الأخرى، ومن ثم ينبغي أن تسجل بشكل منفصل، على الأقل حتى تخضع جميع الدول لشروط التدقيق ذاتها.

(ب) وأن تتسم الخطتان، الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية، حالياً ببنتين متشابهتين، وهاتان البنيتان لا تمثلان بالضرورة أمراً يتناسب مع السمات المميزة للمعلومات الواردة فيهما. ولذلك، قد يكون من المفيد ضبط بنية الخطة العالمية للسلامة الجوية بغية تجنب فرض قيود على محتوياتها وتكييف فعاليتها؛

ج) وأن تُعدّ رؤية مستقبلية تتسم بالكفاءة والفعالية تتناول التطورات الإنمائية في أنشطة الطيران والسلامة الجوية.

٢-٢ بناء الرؤية

١-٢-٢ ينبغي أن تتمثل المرحلة الأولى في تحديد الرؤية الخاصة بالبيئة المستقبلية التي نريد بناءها في إطار هذه الخطة. ومن ثم نشعر بالحاجة إلى تحليل الوضع الراهن على أساس هذه الرؤية، قبل تحديد الاستراتيجيات اللازمة لتحقيق هذه الرؤية المستقبلية. وبعبارة أخرى، نحن بحاجة إلى توجي ما نريد تحقيقه، بأكبر قدر من الوضوح، أو تلمس الوجهة التي نريد قصدها في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية. ولدى تحقيق ذلك، يتعين علينا رسم مسار الخطة العالمية للسلامة الجوية نحو المستقبل وتحديد ما يباظرها من محطات.

٢-٢-٢ وينبغي لهذه الرؤية أن تراعي البيئة التي سيُشغَل فيها النقل الجوي حتى عام ٢٠٢٢. وقد يعمل النقل الجوي في بيئة متقدمة جداً تكنولوجياً في إطار تدفق المعلومات المستقلة والمتواصلة والتلقائية القائمة على السحابة الإلكترونية والتي تتيح التبادل الفوري والأمن للبيانات المتبادلة بين الرحلة أثناء الطريق والكيانات الأرضية؛ وهي بيئة يتاح فيها إرسال واستقبال بيانات عن طريق أجهزة الاستشعار وتحديد معلومات مفيدة على نحو انتقائي للارتفاع بمستوى السلامة الجوية. وقد تم بالفعل اعتماد هذا المفهوم في الخطة العالمية للملاحة الجوية بيد أنه لم يؤت على ذكره بوضوح في الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٣-٢-٢ وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي لهذه الرؤية أن تراعي مبدأ أنه قد تصبح نظم إدارة السلامة نظماً للمعلومات الذكية التي تعالج البيانات وتحتسب المخاطر تلقائياً استناداً إلى البيانات المشتركة مع الكيانات المتعددة، والتي تتمتع أيضاً بالقدرة على إصدار تنبيهات بشأن المخاطر المحدقة في الوقت الحقيقي والتدخل في النظم المعنية عند الضرورة.

٤-٢-٢ ولن يكون ذلك ممكناً إلا إذا رافقت الدول هذه العملية التنموية. أما برنامج السلامة الوطني الناضج فيإمكانه وحده تأمين الظروف الملائمة لتبادل المعلومات على نحو متواصل وآمن، مما يتيح معالجة البيانات في الوقت المناسب. ويجب أن تنضج برامج السلامة كلما تقدمت الخطة العالمية للسلامة الجوية، وينبغي أن تنضج تماماً بحلول موعد بدء تشغيل إدارة المخاطر استناداً إلى تدفق المعلومات المتبادلة في السحابة الإلكترونية.

٣-٢ دورة استعراض الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٣-٢ وفقاً للتجربة التي اضطلع بها الإقليم، كان من المطلوب تأمين مدة لا تقل عن ٦ سنوات ليتسنى على أساسها الانطلاق والمضي قدماً في مفهوم جديد. وعلى سبيل المثال، لم يتمكن برنامج السلامة الوطني حتى الآن من أن يُنفذ، على الرغم من حقيقة أن القواعد القياسية المناظرة أصبحت، فيما يتعلق بالملحق السادس والحادي عشر والرابع عشر، واجبة التطبيق في ٢٣/١١/٢٠٠٦، وأصبحت فيما يتعلق بالملحق الأول والثامن والثالث عشر واجبة التطبيق في ١٨/١١/٢٠١٠. أما تعديل مفهوم جديد أو برنامج أو أحكام جديدة في غضون فترة قصيرة لا تتجاوز ثلاث سنوات فيسبب ارتباكاً لدى الدول، ويوقف التقدم، ويقطع دورة التنفيذ الجارية.

٢-٣-٢ ونظراً إلى الأوقات المحددة للرد في نظام الطيران المدني في إطار استعراض الخطة العالمية للسلامة الجوية لفترة الأعوام الثلاثة ٢٠١٩-٢٠٢٢، يمكن إنشاء فريق عمل يضطلع بمهمة تصوّر مستقبل نظم إدارة السلامة على النحو الواجب، وذلك لتمكين إعداد خارطة طريق تعمل بالاتجاه المعاكس انطلاقاً من تاريخ النهاية، وتحدد المحطات التي يتعين بلوغها في كل مرحلة من المراحل. ويمكن للإيكاو أن تدعو المهنيين في قطاع الطيران، ومحليي البيانات، وغيرهم من الخبراء القادرين على تحديد سمات هذا المستقبل.

٣-٣-٢ ولا ينبغي أن تقتصر الخطة العالمية الجديدة للسلامة الجوية على هيكل ومضمون الخطة العالمية للملاحة الجوية. وبدلاً من ذلك، ينبغي تحديد بعض نقاط التقارب لضمان إعداد كلتا الخطتين على نحو منسق دون فرض شروط أو قيود على المتطلبات والإمكانات الخاصة بهذه الخطة أو تلك.

٤-٣-٢ وينبغي أن تُدعم العملية من خلال حملة إعلامية هجومية لنشر أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وأهمية الدور الذي تضطلع به الدول والأقاليم في ضمان الامتثال.

٥-٣-٢ ومنذ أن تم إعداد الخطة العالمية للسلامة الجوية بوصفها وثيقة رفيعة المستوى تتناول السياسات وترمي إلى توجيه التقدم في مجال النقل الجوي وإكماله، فيجب أن تتضمن هذه الخطة المواعيد النهائية الواقعية وأهداف الامتثال. كما يجب موازمتها مع أحكام الخطة العالمية للملاحة الجوية، والملحق التاسع عشر، وأحكام التنفيذ المعنية.

٣- الاستنتاجات

١-٣ يتعين أن تكون الخطة العالمية للسلامة الجوية وثيقة ملهمة تُؤدِّد عملية قيادة عالمية وتقدم رؤية قائمة على تشجيع المشاركة ولا سبيل إلى مقاومتها بحيث يجري تصوُّرها بوصفها مرجعاً عالمياً واقعياً للمحطات الرئيسية والأولويات المحددة التي ينبغي أن تراعيها الدول والمخططون الإقليميون المعنيون بسلامة الطيران. كما أن ثمة ضرورة لموازمتها مع الملحق التاسع عشر.

- انتهى -