



الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية

اللجنة الفنية

البند ٣٠ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

الخطة العالمية للسلامة الجوية وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية : ١-٣٠

سلامة الطيران للعمليات الجوية الإقليمية

(مقدم من مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA))

الموجز التنفيذي

يُعدّ الربط الإقليمي عنصراً أساسياً للاستدامة والنمو الاقتصاديين، وتعزيز الأعمال التجارية المحلية، والسياحة، وتمكين منفذ أفضل إلى التعليم والصحة والثقافة. وتوفر العمليات الجوية الإقليمية (بما في ذلك عمليات الدفع التوربيني والطائرات النفاثة) وسيلة تزيد كفاءتها في تلبية هذه الحاجة. ومع ذلك، لا يزال سجل سلامة العمليات الإقليمية متخلفاً عن أداء السلامة الذي حققته القطاعات الأخرى في الصناعة ككل. وتشير هذه الورقة إلى التقدم المحرز منذ انعقاد دورة الجمعية العمومية الأربعين وتحدد بعض الإجراءات التي يمكن اتخاذها لتحسين سلامة العمليات الإقليمية.

الإجراء: إن الجمعية العمومية مدعوة إلى ما يلي:

- أ) مطالبة منظمة الطيران المدني الدولي الاستمرار في وضع سلامة عمليات الطيران الإقليمية كأولوية عالية في برنامج عملها؛
- ب) مطالبة المجلس بحث الدول الأعضاء على تبني برامج الرسائل القصيرة لمعنيين بالعمليات الإقليمية؛
- ج) مطالبة منظمة الطيران المدني الدولي بتفاعل أكبر مع جميع أصحاب المصلحة لتحليل البيانات المتاحة قصد تركيز عملها المستقبلي بشأن تحسين عمليات الطيران الإقليمية على المجالات التي يمكن تحقيق أكبر قدر من الفائدة فيها.
- د) اعتماد مراجعة القرار ٤٠-١، الملحق أ، المتعلقة بالخطة العالمية لسلامة الطيران لدعم عمليات الطيران الإقليمية.
- هـ) مطالبة منظمة الطيران المدني الدولي بمراجعة وإعادة النظر في الأهداف المحددة في القرار ٣٧-١١ المتعلقة بالهدف العالمي للملاحة القائمة على الأداء قصد إعطاء دفعة جديدة لتنفيذ إجراءات النهج ذات التوجيه الرأسي (APV) لجميع نهايات المدرجات الآلية.

تتعلق ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للسلامة وقدرة وكفاءة الملاحة الجوية وتطوير النقل الجوي.

الأهداف
الاستراتيجية:

¹ قدم مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية هذه الورقة باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

الأثار المالية:	وستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة حسب توافر الموارد في الميزانية البرمجية العادية للفترة ٢٠٢٢-٢٠٢٠ و/أو من المساهمات الخارجية للميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10140، قرارات الجمعية العمومية السارية (اعتبارًا من ٤ أكتوبر ٢٠١٩) الوثيقة Doc 10004، الخطة العالمية للسلامة الجوية الملحق السادس، عمليات الطيران

١- مقدمة

١-١ يُعدّ الربط الإقليمي عنصرًا أساسيًا للاستدامة والنمو الاقتصاديين، وتعزيز الأعمال التجارية المحلية، والسياحة، وتمكين منفذ أفضل إلى التعليم والصحة والثقافة. وتوفر العمليات الجوية الإقليمية وسيلة ذات كفاءة تصاعديّة لتلبية هذه الحاجة.

٢-١ وقد تحسن سجل السلامة لعمليات الطيران الإقليمية في السنوات الأخيرة، ولكن حسب الإطار الزمني الذي تمت دراسته، لا يزال السجل ذاته متخلفًا عن أداء السلامة الذي حققته القطاعات الأخرى داخل الصناعة. وتستدعي الحاجة البالغة تحقيق نفس المستوى من معايير السلامة والثقة من قبل الأطقم والركاب في أثناء السفر عبر جميع أنواع العمليات سواء كانت محلية أو إقليمية أو دولية.

٢- مناقشة

١-٢ لقد أيدت اللجنة التقنية، في الدورة الأربعين للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، الاقتراح الداعي إلى إجراء تحليل أكبر للبيانات المتاحة لاستهداف الأعمال المقبلة في المجالات التي لها الأثر الأبلغ على سلامة الطيران، ورحبت بالدعم الذي تقدمه الصناعة للاضطلاع بهذا العمل. وقد أشارت اللجنة أيضًا إلى جدوى زيادة تنفيذ النهج الموجهة رأسيا على هذه العمليات، واستدكرت قرار الجمعية العمومية ٣٧-١١ الذي حثّ الدول على تنفيذ نهج الملاحه القائمة على الأداء على جميع المدارج الآلية بحلول عام ٢٠١٦.

٢-٢ وتشير بيانات الصناعة ومنظمة الطيران المدني الدولي واتحاد النقل الجوي الدولي إلى أن العمليات الجوية الإقليمية لا تزال تشهد معدل حوادث أعلى من العمليات الدولية. وتجدر الإشارة إلى أن جميع الطائرات المستخدمة في العمليات الإقليمية قد اعتمدت بنفس معايير صلاحية الطيران المستخدمة في العمليات الدولية.

٣-٢ ويشدد قرار الجمعية العمومية ٤٠-١ على الحاجة إلى مواصلة تحسين سلامة الطيران من خلال خفض عدد الحوادث وما ينتج عنها من وفيات في عمليات النقل الجوي في جميع أنحاء العالم ولا سيما في الدول التي تكون فيها سجلات السلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي. كما يجب أيضا إجراء تنسيق وثيق لضمان استمرار تطوير وتنفيذ سياسات ونهج وتدابير عملية ومستدامة لتحسين سلامة عمليات الطيران الإقليمية، بما في ذلك التدريب والصيانة وتحسين البنية التحتية والرقابة، خاصة في ضوء تأثيرات جائحة كوفيد-١٩ على الموظفين والعمليات.

٤-٢ ويُعد جمع البيانات واستخدامها أمرًا أساسيًا لفهم المشاكل وتصحيحها. ويرحب المجلس بالتعديل المقبل للجزء الأول من الملحق ٦، الذي يخفض عتبة كتلة الإقلاع المعتمدة التي يقوم المشغل بعد تجاوزها بإنشاء وصيانة برنامج لتحليل بيانات الطيران، ويشجع الدول على تنفيذ برامج لرصد بيانات الطيران. ومن شأن ذلك أن يساعد الدول والصناعة على تحسين فهم المشاكل المرتبطة بالعمليات الإقليمية.

٥-٢ وهناك خطوة إضافية تتمثل في ضمان اتباع نهج "الثقافة العادلة" في نظم إدارة السلامة في جميع المنظمات ذات الصلة بالطيران المشاركة في العمليات الإقليمية. ويضمن تعزيز الرسائل القصيرة لمحطات الإصلاح المحلية ومنظمات الصيانة على سبيل المثال العمليات المعتمدة وضمان الجودة في جميع أنحاء النظام البيئي بأكمله.

٦-٢ وتمثل سلامة المدرج والتحكم في الطيران حتى النزول نسبة عالية من الحوادث في العمليات التجارية المجدولة. ويتمثل أحد أوجه التخفيف المتاحة لهذه الحوادث الشديدة الخطورة في توافر نهج الأجهزة ذات التوجيه الرأسي. وقلمًا تخدم العمليات الإقليمية المطارات الأقل تطورًا والتي لديها بنية تحتية محدودة بما في ذلك التوجيهات المتعلقة بنهج الأجهزة. وتستخدم الملاحة القائمة على الأداء (PBN) الأقمار الاصطناعية والمعدات المتوافقة معها لأغراض الملاحة. ولا تتطلب مناهج الملاحة القائمة على الأداء استثمارات كبيرة في معينات الملاحة الأرضية (الشراء بالإضافة إلى الصيانة) كما أن الفوائد المتعلقة بالسلامة لا جدال فيها. بالإضافة إلى ذلك، تُمكن الملاحة القائمة على الأداء من زيادة سعة المجال الجوي وتُحسِّن الكفاءة التشغيلية كما تقلل من التأثير البيئي.

٧-٢ وإذ يشير المجلس الدولي إلى قرار الجمعية العمومية ٣٧-١١ أدناه، وإذ يسلم بالتقدم الجيد المحرز حتى الآن في هذا المجال، فإنه يحثّ الدول على مواصلة العمل مع مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغليها الجويين لتصميم إجراءات النهج ذات التوجيه الرأسي والموافقة عليها في أقرب وقت ممكن عمليًا في المطارات التي تخدم العمليات الجوية التجارية. وإذ يحيط مجلس التنسيق الدولي لرابطة الصناعات الفضائية (ICCAIA) علماً بتعريف الأهداف الواردة في القرار ٣٧-١١ للتنفيذ، فإنه يشجع منظمة الطيران المدني الدولي على إجراء عرض حول التقدم المحرز في تحقيق هذه الأهداف وتنتيخ أهداف التنفيذ.

الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء ٣٧-١١

بإدراك أن الدول لم تضع جميعها خطة تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء بحلول الموعد المستهدف والذي كان عام ٢٠٠٩، فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ جميع الدول على تنفيذ الإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية لمنطقة الملاحة (RNAV) وأداء الملاحة المطلوب (RNP) وفقا لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء لمنظمة الطيران المدني الدولي المنصوص عليه في دليل الملاحة القائمة على الأداء (الوثيقة Doc 9613)؛

٢- تقرر ما يلي:

أ) استكمال الدول لخطة تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء كمسألة عاجلة لتحقيق ما يلي:

١) تنفيذ عمليات منطقة الملاحة (RNAV) وأداء الملاحة المطلوب (RNP) (عند الاقتضاء) لمناطق العبور ومناطق الوصول وفقا للجدول الزمنية المحددة والأهداف المرحلية المتوسطة؛

٢) تنفيذ إجراءات النهج ذات التوجيه الرأسي (Baro - VNAV) (APV و/أو GNSS المعزز)، بما في ذلك الحد الأدنى من الملاحة الجانبية (LNAV) فقط، لجميع نهايات مدرج الأجهزة، إما كنهج أساسي أو كنسخة احتياطية للنهج الدقيقة بحلول عام ٢٠١٦ مع أهداف مرحلية متوسطة على النحو التالي: ٣٠ في المائة بحلول عام ٢٠١٠، و ٧٠ في المائة بحلول عام ٢٠١٤؛

٣) تنفيذ إجراءات مباشرة للملاحة الجانبية (LNAV) فقط، كاستثناء من ٢) أعلاه، لمدرجات الأجهزة في المطارات حيث لا يوجد ضبط محلي لمقياس الارتفاع وحيث لا توجد طائرة مجهزة بشكل مناسب لعمليات النهج ذات التوجيه الرأسي (APV) مع الحد الأقصى المعتمد لكتلة الإقلاع ٥٧٠٠ كلغ أو أكثر؛

٨-٢ وقد أصبح التدريب على العمليات الإقليمية أكثر أهمية في أثناء جائحة كوفيد-١٩ بسبب فقدان الموظفين وازمحلل المهارات. وتواجه العمليات الإقليمية تحديات محددة يجب أخذها في الاعتبار، بما في ذلك المطارات الأقل تجهيزًا، والعمليات متعددة الأوجه، ونقص خيارات التدريب في المناطق النائية، ونقص المهارات وارتفاع معدل تبديل الموظفين حيث يفضل النموذج الاقتصادي أجورًا أعلى للطيارين الذين يقودون طائرات أكبر أو في مسارات ذات كثافة أعلى. ويؤدي ذلك إلى زيادة جهود التدريب المطلوبة وارتفاع تكاليف المشغلين الإقليميين في حين أن استثمارهم في التدريب داخل هذا القطاع من السوق

يعود بالفائدة على الصناعة ككل. وستساعد التدابير والحوافز المحددة التي تقدم على الصعيد الإقليمي لاجتذاب المهارات والاحتفاظ بها (التدريب المنظم على بدء العمل والمسارات الوظيفية للطيارين والتقنيين)، وجعل التدريب بالمحاكاة أكثر كفاءة/أيسر منالاً، وتفضيل نشر التدريب القائم على الأدلة، على الحفاظ على المعايير المطلوبة.

٩-٢ وتلتزم الصناعة بمواصلة الجهود لتحليل البيانات لاستهداف العمل المستقبلي في المجالات التي لها أكبر تأثير على سلامة الطيران حيث تتزايد العمليات بعد انخفاض الخدمات في أثناء جائحة كوفيد-١٩.

٣- استنتاجات

١-٣ يتيح الربط الإقليمي فرص التنمية الاقتصادية ويعزز السياحة ويعزز فرص الحصول على التعليم والصحة والثقافة على نحو أفضل. لذا يجب مواصلة التركيز على العمليات الإقليمية لضمان تنفيذ تدابير عملية لدعم التحسين المستدام للسلامة وخفض معدلات الحوادث.

المرفق

القرار ٤٠-١: التخطيط العالمي لمنظمة الطيران المدني الدولي للسلامة والملاحة الجوية

الملحق أ - الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

التأكيد من جديد أن الهدف الرئيسي للمنظمة لا يزال يتمثل في تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من انخفاض في عدد الحوادث ومن وفيات داخل نظام الطيران المدني الدولي؛

إدراك أن السلامة هي مسؤولية منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء وجميع أصحاب المصلحة الآخرين،

إدراك فوائد السلامة التي يمكن جنيها من الشراكات بين الدول والصناعة؛

إدراك أن مؤتمر السلامة الرفيع المستوى (٢٠١٠) قد أكد من جديد على ضرورة تطور إطار عمل منظمة الطيران المدني الدولي للسلامة لضمان استمرارية فعاليته وكفاءته في بيئة تنظيمية واقتصادية وتقنية متغيرة، وإذ يلاحظ أن الزيادة المتوقعة في حركة الطيران المدني الدولي ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم تخفيض معدل الحوادث؛

إدراك الحاجة إلى الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال توفير الولوج إلى المعلومات ذات الصلة عن السلامة،

التسليم بأن اتباع نهج استباقي مع استراتيجية لتحديد الأولويات والأهداف والمؤشرات لإدارة مخاطر السلامة أمر بالغ الأهمية لتحقيق مزيد من التحسينات في مجال سلامة الطيران؛

إدراك أن منظمة الطيران المدني الدولي قد أنشأت مجموعات إقليمية معنية بسلامة الطيران، مع مراعاة احتياجات مختلف المناطق والاستفادة من الهياكل وأشكال التعاون القائمة بالفعل،

وإذ تلاحظ النية في تطبيق مبادئ إدارة السلامة في خطة سلامة الطيران العالمية لتعزيز السلامة من خلال تركيز العمل في المجالات الأكثر حاجة للتحسين،

وإذ يلاحظ وضع خريطة طريق عالمية لسلامة الطيران، كخطة عمل لمساعدة مجتمع الطيران في تنفيذ مبادرات السلامة المعروضة في خطة سلامة الطيران العالمية من خلال إطار مرجعي منظم وموحد يضم جميع أصحاب المصلحة المعنيين؛

وإذ تلاحظ الحاجة إلى مساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ مبادئ إدارة السلامة والتخفيف من المخاطر بشأن مسائل تشغيلية محددة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تؤكد ضرورة التحسين المستمر لسلامة الطيران من خلال خفض عدد الحوادث وما يتصل بها من وفيات في عمليات النقل الجوي، بما في ذلك عمليات الطيران الإقليمية، في جميع أنحاء العالم، ولا سيما في الدول التي تكون فيها سجلات السلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي؛

٢- تؤكد على ضرورة استخدام الموارد المحدودة لمجتمع الطيران الدولي على نحو استراتيجي لدعم الدول أو المناطق التي لا يبلغ مستواها في مجال الرقابة على السلامة مستوى مقبولاً؛

٣- تحث الدول الأعضاء على تنفيذ خطط وطنية لسلامة الطيران تتماشى مع خطة العمل المتعلقة بسلامة الطيران من أجل الحد المستمر من الوفيات وخطر وقوعها؛

- ٤- تحت الدول الأعضاء والمنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOO) والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران (RASG) والمنظمات الدولية المعنية بالعمل مع جميع أصحاب المصلحة لتنفيذ خطط سلامة الطيران الإقليمية بما يتماشى مع خطة العمل الاستراتيجية للحد المستمر من الوفيات وخطر الوفيات؛
- ٥- تحت الدول على ممارسة الرقابة الكاملة على سلامة تشغيلها مع الامتثال الكامل للمعايير والممارسات الموصى بها السارية، والتأكد من أن كل مشغل أجنبي يدخل أراضيها يتلقى الرقابة الكافية من دولته، واتخاذ الإجراءات المناسبة عند الضرورة للحفاظ على السلامة؛
- ٦- تشجع منظمة الطيران المدني الدولي على مواصلة وضع خريطة طريق عالمية لسلامة الطيران، حسب الاقتضاء.

-انتهى-