



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية
الخطة العالمية لسلامة الجوية وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية لسلامة الجوية ١-٣٠

التحديات التي تواجه تنفيذ الخطة الوطنية لسلامة الجوية والبرنامج الوطني
للسلامة دعماً لإدارة السلامة

(مقدمة من بنغلادش)

الموجز التنفيذي

يحث قرار الجمعية العامة ٤٠-١ الدول الأعضاء على تنفيذ خطة وطنية لسلامة الجوية (NASP) تتسق مع الخطة العالمية لسلامة الجوية (GASP, Doc 10004)، باستخدام المواد والأدوات الإرشادية المتاحة لدى الأيكاو. ويتحتم الآن على الدول أن تضطلع بمسؤولية تحديد المخاطر التشغيلية وغيرها من المسائل الناشئة في تقرير نطاق خطتها الوطنية. وتسلط هذه الورقة الضوء على التحديات التي تواجهها بعض الدول في تنفيذ تلك الخطة (NASP).

وتعرض هذه الورقة أيضاً التحديات التي تواجهها بعض الدول في تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة. وبما أن العديد من الدول تتخذ بدرجات متفاوتة برنامج SSP العامل بكامل طاقته، فإن تحديد مخاطر السلامة التشغيلية وغيرها من مسائل السلامة يمثل مشكلة خطيرة. لذا، لمساعدة الدول في عملية تنفيذها الخطة الوطنية والبرنامج الوطني في آن واحد، نعتقد بأنه ينبغي تقديم المزيد من التوجيه الفني ودعم التنفيذ.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المقدمة في ورقة العمل هذه؛

(ب) تشجيع الدول على مواصلة استخدام المواد والأدوات الإرشادية الحالية للأيكاو لتنفيذ خططها الوطنية NASP؛

(ج) مطالبة الأيكاو بدعم الدول باستمرار لتنفيذ برنامجها SSP، من خلال مواد إرشادية وأدوات ونماذج شبيهة بالخطة الوطنية لسلامة الجوية لتطبيقها عند الإعداد للبرامج الوطنية لسلامة SSP؛

(د) تشجيع الأيكاو على مواصلة تعزيز مبادراتها لتعزيز السلامة لدعم الدول في وضع وتنفيذ الخطط الوطنية بما يتماشى مع الخطة العالمية لسلامة الجوية والخطة الإقليمية لسلامة الطيران.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة.
الأثار المالية:	لا يطلب المزيد من الموارد.

<p>قرارات الجمعية العمومية السارية (اعتبارًا من ٤ أكتوبر ٢٠١٩) (الوثيقة Doc 10140)</p> <p>دليل وضع الخطط الإقليمية والوطنية لسلامة الطيران (الوثيقة Doc 10131)</p> <p>إدارة السلامة والإرشادات الواردة في دليل إدارة السلامة (الوثيقة Doc 9858)</p>	المراجع:
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------

١ - المقدمة

١-١ السلامة هي الأولوية القصوى للطيران. وتحدد الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) استراتيجية الإيكاو للسلامة دعماً لتحديد الأولويات والتحسين المستمر لسلامة الطيران. ويحث قرار الجمعية العامة ٤٠-١ الدول الأعضاء على تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية (NASP) بما يتسق مع الخطة العالمية GASP. وبنغلاديش ملتزمة بتعزيز سلامة الطيران وتوفير الموارد اللازمة للأنشطة الداعمة.

٢-١ وتظهر الخطة الوطنية التزام الدول بالتحسين المستمر لقدرات إدارة سلامة الطيران للحد من مخاطر التي قد تهدد عمليات الطيران. وينبغي وضع الخطة الوطنية للسلامة الجوية (NASP) بما يتماشى مع أهداف وغايات ومبادرات الخطة العالمية بما يتسق مع خطة GASP والخطة الإقليمية لسلامة الطيران في آسيا والمحيط الهادئ (AP-RASP). وتدعو تلك الخطة AP-RASP الدول إلى تنفيذ خطتها الوطنية بحلول عام ٢٠٢٢.

٣-١ وتكمل خطة NASP البرنامج الوطني SSP والخطة الوطنية للملاحة الجوية (NANP) لدعم تحقيق مستوى مقبول من أداء السلامة. وتؤكد الجهات المعنية في مجال الطيران، من خلال البرنامج والخطة للسلامة، التزامها بالتحسين المستمر لسلامة الطيران، وتوفير الموارد الكافية للأنشطة، وزيادة التعاون على الصعيد العالمي والإقليمي وعلى مستوى الدول.

٤-١ والهدف الرئيسي من البرنامج الوطني هو ضمان أن تكون الدولة قد وضعت الحد الأدنى المطلوب من المتطلبات التنظيمية وضمان التنسيق بين السلطات التنظيمية الوطنية فيما يتعلق بأدوارها في مجال إدارة مخاطر السلامة تمثيلاً مع الأحكام المقررة في الملحق ١٩ - إدارة السلامة والإرشادات الواردة في دليل إدارة السلامة (الوثيقة Doc 9858). وسيؤدي ذلك إلى مواجهة التحديات الرئيسية عند إنشاء برنامج SSP مستدام وفعال.

٢ - المناقشة

١-٢ ويتمحور البرنامج الوطني للسلامة الجوية، وهو يتألف من مجموعة متكاملة من اللوائح والأنشطة التي تهدف إلى تحسين السلامة، حول تحديد مخاطر السلامة والتخفيف من حدتها بشكل استباقي ومراقبة أداء السلامة. والتنفيذ الفعال للبرنامج SSP هو عملية تدريجية، تتطلب وقتاً حتى تتضح بالكامل. وينطوي التنفيذ الفعال للبرنامج SSP على تعاون وثيق مع أصحاب المصلحة، بهدف تحقيق أهداف السلامة التي تعد مستوى مقبولاً من أداء السلامة. تلتزم الدول بتنفيذ برنامج SSP فعال بحلول عام ٢٠٢٥ بموجب إعلان بيجين الوزاري لإقليم آسيا والمحيط الهادئ (APAC الوزاري) لعام ٢٠١٨.

٢-٢ وأشارت التعليقات الواردة من حلقة دراسية شبكية لعام ٢٠٢١ التي عقدتها الإيكاو مؤخراً في آسيا والمحيط الهادئ إلى أن الدول في تلك المنطقة مطالبة بالبداية في تنفيذ برنامج SSP بحيث يكون قوياً وواضحاً في إقليمها ونظام إدارة السلامة (SMS) في قطاع الطيران لديها بحلول نهاية عام ٢٠٢٢. ولم تبدأ هذه المهمة الشاقة إلا في بعض دول المنطقة، ومن ثم أمسى من الواضح أن تحقيق هذه المهمة يمثل تحدياً هائلاً. ولذلك، تحتاج الدول، في سبيل تحقيق هذا الهدف، إلى دعم وتوجيه مستمرين من الإيكاو وغيرها من الجهات المعنية، بما في ذلك الدول ذات الخبرة وقطاعها.

٣-٢ والخطة الوطنية للسلامة الجوية هي وثيقة التخطيط الرئيسية التي تتضمن التوجه الاستراتيجي للدولة لإدارة سلامة الطيران لفترة زمنية محددة، وعادة ما تكون فترة ثلاث سنوات، وذلك بهدف التخفيض المستمر للوفيات والحد من خطرها من خلال تنفيذ استراتيجية وطنية لسلامة الطيران.

٤-٢ وقد وضعت عدة دول برامجها الاستراتيجية الوطنية للسلامة النووية وتقاسمتها عبر أسرة الإيكاو على شبكة الإنترنت، بما في ذلك بنغلاديش. وقد ساعد ذلك الكيانات الإقليمية وأصحاب المصلحة الآخرين المشاركين في وضع وتنفيذ خطة عمل وطنية على الوصول إلى الموارد وتبادل المعلومات والحصول على تعليقات من الخبراء في أوساط الطيران.

٥-٢ ونحن الدول الأعضاء نعترف على النحو الواجب بالدعم الممتاز الذي تقدمه الإيكاو لتطوير الخطة الوطنية NASP. وتعتزم بعض الدول التماس المشورة من أمانة المنظمة من أجل وضع الصيغة النهائية لمشروع الخطة الوطنية. وأشارت التعليقات الواردة من خلال حلقات العمل التي عقدت بخصوص الخطة إلى أن بعض الدول تثنى جدوى نموذج الخطة الوطنية الواردة في دليل وضع الخطط الإقليمية والوطنية لسلامة الطيران (الوثيقة 10131 Doc)، لأنه يوفر إرشادات واضحة لوضع خططها الخاصة.

٦-٢ وكشفت حلقات العمل التي عقدتها الإيكاو أن الدول تواجه صعوبات في تحديد التحديات التنظيمية الوطنية، ومخاطر السلامة التشغيلية، والقضايا الناشئة بسبب الافتقار إلى بيانات السلامة وقدرات التحليل. وينطبق هذا بصفة خاصة على الدول التي لم تنفذ برنامج السلامة تنفيذًا كاملاً لأنها قد تقتصر إلى عمليات إدارة مخاطر السلامة وضمان السلامة لتوفير المعلومات اللازمة لخطتها الوطنية ورصد فعالية الأنشطة ذات الصلة دعماً لأهداف وغايات السلامة الوطنية.

٧-٢ وبالنسبة لبعض الدول، يصبح وضع الخطة الوطنية أمراً سهلاً عندما يكون لديها برنامج SSP يعمل بكامل طاقته. لأنه يكون في حوزتها بيانات السلامة المتاحة والقدرة على التحليل. ولكن في غالبية الدول في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، هذا هو التحدي الرئيسي. وفي هذا الصدد، تضطلع الدولة بدور رئيسي في تحديد الأخطار والعواقب المرتبطة بها، وتقييم مخاطر تلك العواقب، والتخفيف من حدتها إلى مستوى مقبول.

٨-٢ وتعتمد القرارات القائمة على البيانات على التقاسم السريع والدقيق للمعلومات من جانب جميع الدول لضمان اتخاذ قرارات مستنيرة، مما يؤكد الحاجة إلى جهة تنسيق معينة، ونظام إبلاغ مركزي، واستراتيجية اتصال فعالة. وفي هذا السياق، تدعم الإيكاو الدول الأعضاء فيها بالعديد من مبادرات الإيكاو وأدواتها، مثل النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها، وتقرير السلامة السنوي لمنظمة، وما إلى ذلك. ومع ذلك، ينبغي زيادة تحسين هذه المبادرات من أجل تقديم دعم أفضل للنهج القائم على البيانات في وضع الخطط الوطنية ولتمكين الدول التي تقتصر إلى البيانات من تحديد القضايا وتنفيذ مبادرات تعزيز السلامة.

٣- الخلاصة

١-٣ وقد وضعت الإيكاو إرشادات وأدوات ونماذج فنية، وقدمت التدريب أو حلقات العمل لدعم الدول في إعداد وتنفيذ الخطط الوطنية الخاصة بها، بوصفها الوثيقة الاستراتيجية التي تعرض الاتجاهات وخرائط الطريق لتحسين أداء سلامة الطيران على الصعيد الوطني.

٢-٣ ونعتمد أنه من أجل التخفيف من تحديات وضع وتنفيذ الخطة الوطنية، من المهم العمل بالتنسيق الوثيق مع جميع الجهات المعنية الوطنية، بما في ذلك مشغلي الطائرات والمطارات في كل مرحلة من مراحل التخطيط، وإقامة فهم مشترك لنتائج كل دولة تريد تحقيقها. وسيفضي تعزيز التعاون والاتصال الفعالين وفي الوقت المناسب بين جميع الجهات المعنية على جميع المستويات إلى تحسين عملية صنع القرار ويسهم في تعزيز سلامة الطيران على مستوى الدولة.

٣-٣ ويلزم موازنة أهداف ومؤشرات أداء السلامة المشتركة بين الدول من أجل إدارة السلامة على الصعيد الإقليمي. كما لا بد من تحقيق موازنة المعايير والمتطلبات المتعلقة بقبول نظم إدارة السلامة على الصعيد الوطني.

٤-٣ وتحتاج الدول باستمرار إلى دعم وتوجيه الإيكاو لتنفيذ برنامج SSP فعال بحلول عام ٢٠٢٥. وفي هذا الصدد، من المتوقع أن يتاح المزيد من الإرشادات والأدوات الفنية مع نموذج موحد شبيه بالخطة الوطنية لدعم الدول في وضع برنامجها الوطني للسلامة الجوية وتنفيذه.