



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠ من جدول الأعمال: السلامة الجوية وسياسة الملاحة الجوية
الخطة العالمية للسلامة الجوية وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية
١-٣٠: للسلامة الجوية؛

تعزيز أسس السلامة بينما يكثف قطاع الطيران عملياته تيسيراً لانتعاش النقل الجوي

(ورقة مقدّمة من سنغافورة وشارك في رعايتها أستراليا وبنغلاديش وكندا والصين وماليزيا
وبابوا غينيا الجديدة وتايلند ومؤسسة سلامة الطيران (FSF) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA))

الموجز التنفيذي

أحدثت جائحة فيروس كوفيد - ١٩ اضطرابات في قطاع الطيران ونشأت عنها تحديات ومخاطر جديدة بالنسبة للسلامة الجوية. ومع تنامي عمليات الطيران، فإن تركيز الإيكاو والدول الأعضاء جهودهما على تعزيز أسس السلامة الجوية مثل مراقبة السلامة وقدرات إدارة السلامة وإيلاء مزيد من الاهتمام لتنفيذ الأولويات الإقليمية والجوية المرتبطة بالسلامة الجوية، يعتبر من الأمور الحاسمة. وتشمل تلك الأولويات تنفيذ المبادرات الرامية إلى تعزيز السلامة والتي أعدتها "المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية" (RASGs) وبلوغ الأهداف المنصوص عليها في "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية" (RASPs)، كل على حدة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- تشجيع الدول على توجيه مواردها وجهودها نحو تعزيز مراقبة السلامة تيسيراً لانتعاش الطيران على نحو آمن؛
- تشجيع الدول على أن تتفقد البرامج الوطنية للسلامة، الخاصة بها، تنفيذاً فعلياً وموقتاً، وأن تعزز تطبيق نظم إدارة السلامة ضمن قطاع الطيران التابع لها؛
- حث الدول والقطاع على تنفيذ المبادرات الرامية إلى تعزيز السلامة وبلوغ الغايات المنصوص عليها في الخطط الإقليمية للسلامة الجوية، كل على حدة؛
- حث الإيكاو والدول على بذل وتيسير جهود بناء القدرات على الصعيد الإقليمي، بما في ذلك في إطار المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) وهيئاتها الفرعية وبرامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAPs) عند اللزوم.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	"الخطة العالمية للسلامة الجوية"، الوثيقة (Doc 10004) "مؤتمر الإيكاو الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (مونتريال، ١٢ - ٢٢/١٠/٢٠٢١)"، الوثيقة (Doc 10160)

١- المقدمة

١-١ كادت جائحة فيروس كوفيد-١٩ تقضي على النقل الجوي، فكان على سلطات الطيران المدني والقطاع أن يعمداً إلى تدبير الاضطراب الذي تسببت فيه الجائحة، بالتشاور الوثيق مع سلطات الصحة العامة وغيرها من الجهات المعنية. كما اقتترنت الجائحة بتحديات جسام ومخاطر كبيرة بالنسبة للسلامة الجوية سببتها التغييرات التي طرأت على البيئة التشغيلية وبيئة الأعمال.

٢-١ ومن الحيوي بالنسبة لقطاع الطيران أن يصب اهتمامه على السلامة الجوية مع تعافي السفر الجوي الدولي من الجائحة، وذلك لتيسير سلاسة عمليات الطيران وسلامتها وهي تتنامى. وتقترح هذه الورقة عملاً جماعياً من أسرة الطيران وتركيزاً على تعزيز أساسيات السلامة الجوية مثل مراقبة السلامة وإدارة السلامة الجوية على الصعيدين الإقليمي والعالمي. وهذا ما يستوجب تجديد الأسبقيات ضمن الجهود المبذولة لتنفيذ الأولويات المرتبطة بالسلامة الجوية على الصعيدين الإقليمي والعالمي

٢- المناقشة

١-٢ بدأ النقل الجوي يسير نحو التعافي، وهو ما ينطوي على تحديات أمام هذا القطاع الذي عانى من الأزمات، وفقد العديد من العاملين المهرة وضع الكثير من الموارد بشكل مؤقت أو دائم.

٢-٢ مع تنامي عمليات الطيران، من الحيوي الإبقاء على السلامة الجوية باعتبارها أولوية قصوى. ويتعين على قطاع الطيران أن يحافظ على أساسيات السلامة وتعزيزها، عند الاقتضاء، بالاستناد إلى الاستثمارات الضخمة التي وجّهت، خلال العقود الماضية، نحو النهوض بقدرات مراقبة وإدارة السلامة.

٢-٣ تعزيز السلامة الجوية

٢-٣-١ سلط مؤتمر الإيكاو رفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (HLCC2021) الضوء على العديد من المخاطر المحدقة بالسلامة الجوية والتي تسترعي الانتباه، ومنها فقدان الكفاءة والجاهزية التشغيلية لدى الطواقم ومراقبي الحركة الجوية، وتخفيف الإجراءات التنظيمية لمدة مطولة، وتدني صلاحية الطيران نتيجة لتوقف الطائرات لفترات ممتدة، وضعف قدرات مراقبة السلامة والاستطلاع. علاوة على ذلك، أدت القيود على التنقل عبر الحدود إلى تقلص أنشطة مراقبة السلامة أو اضطرابها، بالرغم من أن بعض هذه الأنشطة يتم بالوسائل الرقمية. علاوة على ذلك، استنفدت الجائحة الموارد التنظيمية لمعظم سلطات الطيران المدني، التي استُخدمت في التصدي لآثار الجائحة ومعالجتها.

٢-٣-٢ وعليه، فإنه من المهم بالنسبة للدول أن تعتمد إلى تقييم قدراتها على مراقبة السلامة وأن تكثّف أو تواصل تنفيذ أنشطتها في هذا المجال مع تعافي الطيران، وتركز على المجالات التي تنطوي على الشواغل الكبيرة المرتبطة بالسلامة. ويستتبع ذلك العودة إلى تعزيز خططها المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة في إطار نهج الرصد المستمر. وبهذا الخصوص، أن الأوان كي تستأنف الإيكاو بشكل كامل ومنتظم الأنشطة الحضورية في إطار هذا البرنامج لمساعدة الدول في تحديد المجالات التي تحتاج إلى تحسين سعياً إلى تعزيز قدراتها في مجال مراقبة السلامة.

٤-٢ تعزيز إدارة السلامة

١-٤-٢ وفي مجال إدارة السلامة، أبرزت الجائحة الحاجة إلى تطبيق نُظم إدارة السلامة تطبيقاً فعالاً في قطاع الطيران، ذلك أن أسس تحديد الأخطار والمخاطر المحدقة بالسلامة والتخفيف منها لا يحتاج إلى تأكيد لا سيما وأن القطاع يسعى إلى إدارة أنشطته المكثفة على نحو آمن ومنتظم.

٢-٤-٢ ويتعين على الدول والقطاع العمل معاً على نحو وثيق لتحديد وتقييم القضايا الجديدة أو الناشئة في مجال السلامة تيسيراً لانتعاش الطيران، الذي قد لا يكون متوازناً داخل الأقاليم وفيما بينها. ويعد التركيز الشديد على نُظم إدارة السلامة، بالاقتران مع ريادة فعالة وثقافة إيجابية في هذا الحقل أساسياً لتحفيز أسرة الطيران على تعزيز إدارة السلامة.

٣-٤-٢ وتتص "خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية" (GASP) على تشجيع الدول على تنفيذ برامجها الوطنية للسلامة في وقت مبكر تعزيزاً لقدراتها على التصدي لمخاطر السلامة بشكل منتظم، ومواصلة تحسين أدائها في هذا المجال. وحسب النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها" (iSTARS). فإن متوسط التنفيذ العالمي لأسس البرنامج الوطني للسلامة يبلغ حالياً ٧٤,٨ في المائة، في حين أن ست دول فحسب هي التي نفذت تنفيذاً كاملاً سؤال البروتوكول الأساسي للبرنامج الوطني للسلامة. بينما بلغت نسبة الدول التي عمّت خططها الوطنية للسلامة الجوية التي نشرتها على الموقع الشبكي للخطة العالمية للسلامة الجوية، المفتوح للجمهور، ٢٥ في المائة (أي ٤٩ دولة).

٥-٢ تعزيز التعاون الإقليمي

١-٥-٢ على الصعيد الإقليمي، ستكون الدول والقطاع في حاجة إلى الدعم لبلوغ الأهداف والغايات التي حددتها في كل واحدة من الخطط الإقليمية للسلامة الجوية. ومن شأن التنفيذ الموقوت لمبادرات تعزيز السلامة في الخطط الإقليمية أن يسهم في التصدي للمخاطر ورفع التحديات التنظيمية ومواجهة الأخطار في مجال السلامة، والتي حددتها المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) وتمهيد الطريق للأقاليم على درب تحسين السلامة.

٢-٥-٢ وتؤدي المجموعات الإقليمية (RASGs) وهيئاتها الفرعية، بالتنسيق مع المجموعات الفرعية الإقليمية الأخرى دوراً حاسماً في إرشاد الأقاليم فيما يتعلق بآليات التنفيذ وبناء القدرات لدى الدول، بما في ذلك مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطيران (COSCAP)، التي يتعين تعزيزها وحشد الموارد لها في حين أنه بوسع الدول ذات القدرات اللازمة أن تساعد غيرها من أجل بناء القدرات والتدريب مع توفير المساعدة الفنية.