الاجتماع الثالث للمدراء العامين لهيئات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/3)

(الدوحة، قطر، 27-29 ابريل 2015)

البند الخامس: السلامة الجوية

نتائج الاجتماع الرابع لمجموعة السلامة الجوية الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط (RASG-MID**/4**)

(مقدمة من السكرتارية)

الموجز

هذا المستند يوضح النتائج الرئيسية للاجتماع الرابع لمجموعة السلامة الجوية الإقليمية – الشرق الأوسط (RASG-MID/4) ، والذي استضافته الهيئة العامة للطيران المدني (GACA) بالسعودية في جدة من 30 مارس إلى 1 أبريل 2015.
الإجراءات المتخذة من قبل الاجتماع مبينة في الفقرة 3.

1. مقدمة

1.1. حضر الاجتماع RASG-MID/4 إجمالي تسعة وأربعون (49) مشارك من عشر (10) دول (البحرين، مصر، الولايات المتحدة (FAA)، إيران، الكويت، عمان، قطر، السعودية، السودان والإمارات) وثمانية (8) منظمات/ شركات دولية (ACAC, ACI, إيرباص، CANSO, COSCAP, IATA, IFALPA و IFATCA).

2. المناقشة:

تقرير السلامة السنوية الثالث لمنطقة الشرق الأوسط (MID-SR)

2.1. أقر الاجتماع من خلال النتيجة 1/4 التقرير السنوي الثالث للسلامة لمنطقة الشرق الأوسط (MID-SR) وأشار بالتقدير إلى أن التقرير يوضح ويقدم تقدما ملحوظا مقارنة بالإصدارات السابقة.

2.2. أشار الاجتماع لأول مرة إلى الجزء التفاعلي من MID-ASR المتضمن تحليلا للحوادث بناء على دولة التسجيل ودولة شركة تشغيل المطار بالإضافة إلى التحليل الرئيسي المعتمد على دولة الحدوث. تمت إضافة قسم يتعلق بتحليل الحالات الخطرة إلى الجزء التفاعلي.

2.3. تمت الإشارة إلى أنه وبغرض الانسجام مع تقارير ICAO العالمية والإقليمية عن السلامة، فقد تم استخدام إحصائيات ICAO للحوادث كمصدر أساسي للبيانات. ومن ناحية أخرى، فقد تم جمع بيانات من مصادر أخرى تشمل بوينج وIATA وتم استخدامها لتحديد مناطق التركيز (FAs)، وتحديد العوامل المشاركة والأسباب الجذرية.

2.4. وافق الاجتماع على التحليل المتضمن في MID-ASR والذي أوضح أن هناك ثلاث مناطق تركيز FAs غير معدلة في منطقة الشرق الأوسط: كما يلي:

(أ) سلامة المدرج (RS).
(ب) فقدان السيطرة في الرحلة (LOC-I).
(ت) الرحلة التي تسيطر عليها التضاريس (CFIT).

2.5. دعم الاجتماع أيضا التوصية المتضمنة في MID-ASR والتي حددت ما يلي على أنه مخاطر ناشئة في منطقة الشرق الأوسط:

1) خلل أو توقف أحد المكونات/ النظام (SCF).
2) الاصطدام الجوي القريب (NMAC).
3) الهجوم بالليزر.

2.6. أشار الاجتماع إلى أن الجزء التفاعلي من MID-ASR يعتمد على نتائج برامج ICAO USOAP-CMA و IATA IOSA و ISAGO، وكذلك على الحوادث التي تبلغ عنها الدول وخطوط الطيران. وقد تم التأكيد على أن الجزء التنبؤي يشمل فقط حالة التنفيذ لبرنامج السلامة المحلي للدولة (SSP) وسيتم وضع الجهود الإضافية في مكانها من خلال MID-ASRT لجمع وتحليل معلومات السلامة التنبؤية.

2.7. أشار الاجتماع بقلق عن أن الإبلاغ عن الحوادث يعتبر منخفض للغاية في منطقة الشرق الأوسط، مما يؤكد على الحاجة إلى تعزيز آليات الإبلاغ عن الحوادث/ وأنظمتها على المستوى المحلي. وبالتالي، فإن الاجتماع من خلال النتيجة 2/4 طالب الدول باتخاذ المعايير والتدابير اللازمة لتعزيز نظام الإبلاغ الإجباري وإنشاء نظام إبلاغ غير جزائي وسري فعال وطوعي لتعزيز عملية جمع البيانات حول الأخطار ومخاطر السلامة المصاحبة والتي لا يمكن التقاطها من خلال نظام الإبلاغ الإجباري.

2.8. ارتباطا بما سبق، أدرك الاجتماع ضرورة إجراء دراسة عن الحاجة وجدوى إنشاء قاعدة بيانات للسلامة في منطقة الشرق الأوسط. ومن ناحية أخرى، فقد تم التأكيد على أن مشاركة ونشر بيانات السلامة من خلال قواعد بيانات/ أنظمة ICAO و IATA المتاحة مثل iSTARS, STEADES, FDX وغيرها يجب تشجيعه وتأييده. وبالتالي، فقد أوكل الاجتماع من خلال القرار 3/4 إلى MID-SST إجراء دراسة حول جدوى إنشاء قاعدة بيانات للسلامة في منطقة الشرق الأوسط.

مجموعة عمل تحليل الحوادث (AIA WG)

2.9. أدرك الاجتماع الحاجة إلى إنشاء مجموعة عمل لمراجعة وتحليل وتصنيف الحوادث على أساس سنوي على المستوى الإقليمي وتوفير مجموعة بيانات إقليمية متناغمة ومتفق عليها. تم إلقاء الضوء على أن هذه المجموعة سوف تقوم أيضا، بالقدر الممكن، بتحديد الأسباب الرئيسية الجذرية والعوامل المشاركة في الحوادث المدروسة. ومن ثم، فإن الاجتماع من خلال القرار 5/4 وافق على إنشاء AIA WG تحت فريق رفع التقرير السنوي عن السلامة في منطقة الشرق الأوسط (MID-ASRT).

التحديثات على SEIs و DIPs

2.10. تم تزويد الاجتماع بتقرير عن التقدم في مبادرات تعزيز السلامة (SEIs) وخطط التنفيذ التفصيلية (DIPs) المتعلقة بـ RS, LOC-I و CFIT. أشار الاجتماع بالتقدير إلى التقدم الجيد المتحقق في تنفيذ DIPs الخاصة بـ RS وأثنى على عمل مجموعة العمل على السلامة الأرضية والمدرج (RGS WG) ورئيسها.

2.11. أقر الاجتماع DIP التي طورها MID-SST فيما يتعلق بإنشاء RSOO لدعم تنفيذ SSP في منطقة الشرق الأوسط وأشار إلى الرابط بين DIP والدراسة حول إنشاء RSOO(s) لدول ACAC و الشرق الأوسط.

2.12. أقر الاجتماع أيضا DIPs الإضافيين مع COSCAP-GS كمؤيد لمواد إرشاد SMS وورش عمل SSP/SMS.

يجب إلقاء الضوء على أن مكتب ICAO الإقليمي و COSCAP-GS ينظمان معا ورشة عمل لإدارة السلامة يتم عقدها في الكويت من 25 إلى 27 مايو 2015م.

نتائج الندوة الثانية لسلامة المدرج في منطقة الشرق الأوسط (MID-RRSS/2)

2.13. راجع الاجتماع ملخص مناقشة MID-RRSS/2 والتي انعقدت في دبي، الإمارات العربية المتحدة في 2-4 يونيو 2014. شجع الاجتماع من خلال النتيجة 9/4 الدول التي لم تقم بذلك حتى الآن، أن تبادر بتنفيذ تكوين فرق لسلامة المدرجات (RST) في مطاراتها الدولية، والنظر في دعم أنشطة الفريق الإقليمي لتنفيذ سلامة المدرجات وتشجيع شركات تشغيل المطارات على طلب زيارات فرق تنفيذ سلامة المدرجات، كما يلزم.

استراتيجية السلامة في منطقة الشرق الأوسط:

2.14. أقر الاجتماع استراتيجية السلامة في منطقة الشرق الأوسط اعتمادا على نتائج RSC وأشار باهتمام إلى أن الوضع الحالي لبعض مؤشرات السلامة يعتبر بعيد عن الأهداف المتفق عليها، وتحديدا تلك المتعلقة ببرامج IATA IOSA و ISAGO، تحليل الفجوة SSP على iSTARS خطة تنفيذ SSP وتنفيذ SSP (المرحلة 1، و2، و3). وفي هذا الصدد، حث الاجتماع الدول والمساهمين على توفير المعلومات اللازمة وكذلك التغذية العكسية لمكتب ICAO MID الإقليمي وحث IATA و ICAO على متابعة الدول وخطوط الطيران لتحسين الوضع.

2.15. فيما يخص تحليل فجوة SSP على iSTARS، حث الاجتماع الدول التي تم تقم بذلك حتى الآن، من خلال النتيجة 11/4 على استكمال تحليل الفجوة SSP على iSTARS وطلب المساعدة من ICAO، حسب ما تراه ضروريا، لإنجاز هذه المهمة قبل 1 يونيو 2015.

استراتيجية مشاركة RASG –MID:

2.16. أقر الاجتماع استراتيجية مشاركة RASG-MID. والهدف هو تحديد استراتيجية وخطة للمشاركة والتواصل مع شركاء والمساهمين في السلامة في منطقة الشرق الأوسط لتعزيز مستوى المشاركة في RASG-MID والهيئات التابعة لها، من أجل تحقيق أهداف RASG-MID.

3. الإجراء المطلوب من الاجتماع

3.1. تمت دعوة الاجتماع إلى النظر في نتائج اجتماع RASG-MID/4 وتشجيع الدول على اتخاذ إجراءات المتابعة اللازمة.

- أنتهى -