



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٦ من جدول الأعمال: إدارة السلامة وبيانات السلامة

إعداد برنامج سلامة وطني للهند

(ورقة مقدمة من الهند)

الموجز التنفيذي	
تعرض هذه الورقة معلومات بشأن إعداد وتنفيذ برنامج سلامة وطني للهند من قبل الإدارة العامة للطيران المدني في الهند طبقاً للقواعد والتوصيات الدولية التي وضعتها الايكاو.	
الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي A (تعزيز سلامة الطيران المدني الدولي).
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	تقرير المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة (٢٠١٠)، Doc 9935

١- المقدمة

١-١ إن برنامج سلامة وطني هو نظام إدارة لإدارة السلامة على يد الدولة. ويشير إلى المجموعة الكاملة من الأدوار والتشريعات والإجراءات والمبادرات والأنشطة الوطنية التي يمكن بواسطتها إدارة الطيران إدارة سليمة، وفقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو. وداخل هذا الإطار، تمارس الهيئات الوطنية مهامها محددة في مجالات التنظيم والتحقيق والعمليات التشغيلية وتقديم الخدمات. ويتوافق تنفيذ برنامج سلامة وطني مع حجم نظام الطيران التابع للدولة وطابعه المعقد، وقد يقتضي تنسيقاً فيما بين مختلف السلطات المسؤولة عن العناصر الفردية لمهام الطيران المدني في الدولة.

٢-١ وتقدم ورقة المعلومات هذه إعداد وحالة برنامج السلامة الهندي بما في ذلك تنفيذ نظم إدارة السلامة.

٢- نهج الهند لإنشاء برنامج السلامة الخاص بها

- ١-٢ كان النهج الذي اعتمده الهند لإنشاء "برنامج سلامة وطني" خاص بها هو إنشاء "الفريق المعني ببرنامج السلامة الوطني" داخل الإدارة العامة للطيران المدني بمشاركة صناعة شركات الطيران ومقدمي الخدمات.
- ٢-٢ وتتضمن المهام التي كُلف بها الفريق إعداد مشروع برنامج سلامة وطني بواسطة إجراء تحليل الثغرات لتقييم وجود ونضج عناصر برنامج السلامة الوطني داخل الدولة وتوثيق النتائج وإعداد خطة تنفيذية لبرنامج سلامة وطني قائم على أساس تحليل الثغرات.
- ٣-٢ وعلى أساس ما تقدم ذكره، ستُوضع "خطة طيران" لاستخدامها كدليل لإعداد برنامج السلامة الوطني.
- ٤-٢ ويتم أيضا القيام حاليا باستعراض لتنفيذ نظم إدارة السلامة وسط مختلف الهيئات بالنظر إلى شركات الطيران/المطارات/خدمات الملاحة الجوية باعتباره جزءا من وضع برنامج السلامة الوطني.
- ٥-٢ ويجري أيضا الاستعانة بخبراء الاتحاد الأوروبي وإدارة الطيران الاتحادية التابعة للولايات المتحدة الأمريكية وإدارة التعاون الفني بالايكاو ومشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران - جنوب آسيا (COSCAP-SA) وما يماثلها من وكالات دولية أخرى وذلك لإعداد برنامج سلامة وطني للهند.

٣- إعداد مشروع وثيقة برنامج سلامة وطني - الوضع الراهن

- ١-٣ أُعد مشروع وثيقة برنامج سلامة وطني للهند باستخدام إطار برنامج السلامة الوطني الذي وضعته الايكاو وإرشاداتها في هذا الشأن، بما في ذلك وثيقة تحليل ثغرات برنامج السلامة الوطني التي وضعتها الايكاو. وتبين هذه الوثيقة امتثال الهند للقواعد والتوصيات الدولية التي وضعتها الايكاو؛ ونتائج تحليل الثغرات التي تقدم مقتضيات برنامج السلامة الوطني إزاء الموارد الموجودة حاليا في الهند ومسودة "خطة الطيران" لتنفيذ برنامج السلامة الوطني على أساس نتائج تحليل ثغرات برنامج السلامة الوطني.
- ٢-٣ يقدم مشروع وثيقة برنامج السلامة الوطني "خريطة الطريق" لإنشاء برنامج الهند الوطني.

٤- تنفيذ نظم إدارة السلامة

- ١-٤ تتطلب القواعد التنظيمية من حاملي موافقة مؤسسات الصيانة وترخيص المشغل الجوي وإجازة المطارات ومقدمي خدمات الحركة الجوية إعداد وإنشاء وصيانة نظام إدارة سلامة مقبول بالنسبة للسلطة التنظيمية والالتزام به.
- ٢-٤ وبينما كانت القواعد التنظيمية لتنفيذ نظم إدارة السلامة في المطارات ومقدمي خدمات الحركة الجوية معمول بها منذ بعض الوقت، فإن القواعد التنظيمية لإنشاء نظم إدارة السلامة المتصلة بالمشغلين الجويين ومؤسسات الصيانة تعتبر مسألة مدرجة مؤخرا.
- ٣-٤ وبغية تقديم الإرشادات لإعداد نظم إدارة السلامة، وضعت الهند قواعد تنظيمية لتقديم الإرشادات بشأن العمليات والإجراءات والأنشطة المرتبطة بسلامة الطيران لإنشاء نظام إدارة السلامة من قبل المؤسسات.

٤-٤ وتسليماً بأن المؤسسات قد رخص لها/تمت الموافقة عليها قبل ظهور القواعد التنظيمية لنظام إدارة السلامة وبأن تنفيذ نظام إدارة السلامة ينطوي على تطوير تدريجي في مؤسسة ما، فقد تم التفكير في نهج مرحلي لتنفيذ نظام إدارة السلامة عبر جميع القطاعات. وعلاوة على ذلك، وتسليماً بأن المؤسسات الجديدة التي لا تزال في مراحل نشأتها الأولى ستحتاج أيضاً إلى الوقت الكافي لإرساء قواعد نظام إدارة السلامة، فقد تم التفكير في اعتماد النهج المرحلي بالنسبة لمثل هذه المنظمات أيضاً. وتم اعتماد فترة زمنية من ثلاث سنوات وفقاً لنهج وزارة النقل في كندا لضمان تنفيذ نظام إدارة السلامة في جميع المجالات.

٥-٤ وفي النهج المرحلي، ستتطلب المرحلة الأولى (في غضون أربعة أشهر) من المؤسسة تقديم اسم الموظف التنفيذي المسؤول واسم الشخص المسؤول عن تنفيذ نظام إدارة السلامة وبيان الالتزام بتنفيذ نظام إدارة السلامة (موقعاً من طرف الموظف التنفيذي المسؤول) ووثائق تحليل الثغرات فيما بين النظام الحالي للمؤسسة والشروط التنظيمية لنظام إدارة السلامة وخطة مشروع التنفيذ الخاصة بالمؤسسة القائمة على أساس تحليل داخلي للثغرات.

٦-٤ وخلال المرحلة الثانية، (في غضون سنة واحدة)، ستحتاج المنظمة إلى إثبات أن نظامها يتضمن خطة موثقة لإدارة السلامة وسياسات وإجراءات موثقة تتعلق بالعناصر اللازمة لنظام إدارة السلامة وعملية الإبلاغ بالوقائع مع العناصر المرتبطة الداعمة مثل التدريب وطريقة جمع البيانات وتخزينها وتوزيعها وعملية إدارة المخاطر.

٧-٤ وفي المرحلة الثالثة، (في غضون سنتين)، ستحتاج المؤسسة إلى إثبات، إضافة إلى العناصر التي تم إبرازها بالفعل خلال المرحلة الثانية، أن لديها أيضاً عملية لتحديد المخاطر الاستباقي والمناهج المرتبطة بجمع البيانات وتخزينها وتوزيعها وعملية إدارة المخاطر وأنها ستبين بأن العناصر اللازمة أي خطة إدارة السلامة الموثقة والسياسات والإجراءات الموثقة وعملية الإبلاغ بالوقائع بعد حدوثها والتدريب وعملية تحديد المخاطر الاستباقي قائمة فعلاً.

٨-٤ وستتطلب المرحلة الأخيرة والنهائية (في غضون ثلاث سنوات) قيام المؤسسة بإثبات، إضافة إلى المكونات التي تم إثباتها من قبل خلال المرحلتين الثانية والثالثة، بأنها عالجت أيضاً مسائل التدريب وضمان الجودة والتأهب للطوارئ.

٥- الاستنتاجات

١-٥ وتعتقد الهند، باعتمادها النهج المذكور أعلاه، أن برنامج السلامة الوطني وتنفيذ نظام إدارة السلامة عبر جميع القطاعات سيتم إنجازهما للتمكن من إدارة الطيران إدارة سليمة في السياق الهندي والدولي.

— انتهى —