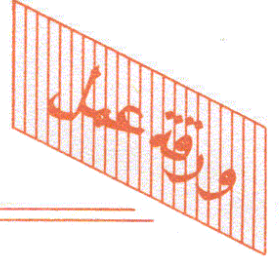




منظمة الطيران المدني الدولي



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: خطة الإيكاو العالمية لسلامة الطيران (GASP)

تقرير مرحلي

عن خطة الإيكاو العالمية لسلامة الطيران (GASP)

ملخص

اقرارا بالحاجة الى خفض المعدل العالمي للحوادث، أعدت لجنة الملاحة الجوية في عام ١٩٩٧ خطة عالمية للإيكاو لسلامة الطيران. ولقد أيدت الدورتان الثانية والثلاثون والثالثة والثلاثون للجمعية العمومية في عامي ١٩٩٨ و ٢٠٠١ على التوالي، مفهوم الخطة العالمية لسلامة الطيران واعتمدتا قرارات حول الموضوع. ووجه قرار الجمعية العمومية A33-16 تعليمات الى المجلس بتقديم تقرير مرحلي بشأن الخطة العالمية لسلامة الطيران الى الدورات القادمة للجمعية العمومية.

تعرض هذه الورقة تقريراً مرحلياً بشأن تطور خطة الإيكاو العالمية لسلامة الطيران منذ عام ٢٠٠١، وتبرز النشاطات الحالية ضمن الخطة، وتقدم نسخة جرى تحديثها للخطة العالمية لسلامة الطيران.

يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٨.

المراجع

كتاب المنظمة رقم AN 6/37-02/11

Doc 9790، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (٥ أكتوبر ٢٠٠١)

١- خلفية عامة

١-١ في عام ٢٠٠١، استعرضت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية تقريراً مرحلياً بشأن الخطة العالمية لسلامة الطيران. ولقد ذكر ذلك التقرير تفصيل تطور الخطة العالمية لسلامة الطيران منذ نشأتها في عام ١٩٩٧ كما أبرز المنجزات التي تحققت في مجال السلامة ضمن اطار تلك الخطة العالمية. واعتمدت الجمعية العمومية القرار A33-16:

خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران وأصدرت تعليماتها الى الأمانة بتوزيع تلك الخطة على الدول ونشرها في موقع منظمة الطيران المدني الدولي بالشبكة.

٢ - مقدمة

١-٢ من بين الأهداف الأساسية للايكاو النهوض بسلامة الملاحة الجوية الدولية. ويتضمن دور خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران تسهيل توصيل المعلومات المتعلقة بالسلامة فيما بين الحكومات والصناعة والنهوض بجهد قائم على التعاون والتكامل بين برامج السلامة العديدة التي يجري القيام بها على نطاق العالم.

٢-٢ وبخلاف الدور الخارجي المذكور فيما تقدم، تقوم الخطة العالمية لسلامة الطيران أساسا بتركيز النشاطات المتعلقة بالسلامة والخاصة بالايكاو على مبادرات السلامة المزمعة أو الجارية، التي تتيح أفضل عائد في مجال السلامة من حيث تقليل الحوادث على نطاق العالم. وعليه، تساعد الخطة العالمية لسلامة الطيران على تركيز اهتمام المهنيين المختصين بمجال الطيران في الايكاو وخارجها على مسائل السلامة الحالية والمستقبلية.

٣-٢ بغية جعل خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران معروفة ومتاحة بصورة أوسع نطاقا، تم توزيع الوثيقة المتضمنة للخطة على كل الدول المتعاقدة في يناير ٢٠٠٢ من خلال كتاب المنظمة AN 6/37-02/11، وجرى بث صفحتها على موقع الايكاو (ادارة الملاحة الجوية) وعنوانه (<http://www.icao.int/ANB/GASP>).

٣ - هدفا الخطة العالمية لسلامة الطيران

١-٣ تهدف الخطة العالمية لسلامة الطيران الى ما يلي:

أ) تخفيض عدد الحوادث والوفيات بغض النظر عن حجم الحركة الجوية.

ب) تحقيق تخفيض ملحوظ لمعدلات وقوع الحوادث على النطاق العالمي مع التأكيد في ذلك على الأقاليم التي مازالت فيها تلك المعدلات عالية.

٢-٣ وبغية تحقيق هذين الهدفين، ترمي خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران الى تحديد تلك المهام والبرامج المحتمل أن تحقق أفضل عائد من حيث السلامة من زاوية تخفيض أعداد ومعدلات الحوادث على المستويين العالمي والاقليمي. والقصد هو أن تكون خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران بمثابة أداة للتخطيط والمتابعة بغية رصد التقدم المحرز.

٤ - مراجعة وتحديث الخطة العالمية لسلامة الطيران

١-٤ لا يزال الطيران صناعة ديناميكية تتشأ فيها بشكل متواصل التكنولوجيات التي تتيح المزايا ولكنها قد تتسبب أيضا بمشاكل جديدة وتحديات تتعلق بالسلامة. وفي الوقت ذاته، يمكن أن تتكشف عن التوجهات الخاصة بالسلامة والتي تستمد من احصاءات الحوادث والوقائع تهديدات جديدة تعد بحاجة الى المعالجة على نحو ملائم، وفي بعض الحالات، يتعين التطبيق بصورة واسعة النطاق للحلول المتعلقة بالسلامة التي جرى تحديدها من قبل. وحتى ينعكس ذلك الواقع، تحتاج

الخطة العالمية لسلامة الطيران الى مراجعة دورية لضمان بقائها خطة ذات مدلول. وبالتالي، تجري سنويا مراجعة الخطة العالمية لسلامة الطيران من خلال لجنة الملاحة الجوية.

٢-٤ للمساعدة في مواكبة التطورات في مجال صناعة الطيران، تجتمع اللجنة مع قيادات صناعة الطيران على نحو دوري. ويساعد تبادل الأفكار والمعلومات خلال تلك الاجتماعات على تحديد المسائل الناشئة المتعلقة بالسلامة والاستجابات المحتملة لها. وتتيح تلك الاجتماعات أيضا فرصة لصناعة الطيران حتى تستعرض الخطة العالمية لسلامة الطيران وتسهم بمدخلاتها في اجراء المزيد من التطوير لها.

٣-٤ وفي ضوء الخبرة التي اكتسبت منذ نشر الطبعة الأولى للخطة العالمية لسلامة الطيران في عام ٢٠٠١، جرى اعداد طبعة منقحة تاريخها عام ٢٠٠٤ وترد رفق هذه الورقة. والطبعة الجديدة تقصي المهام التي جرى انجازها وتضيف مهام جديدة ينتظر أن تنعكس في برنامج العمل الفني للمنظمة. وتعدل حسب الاقتضاء بعض المهام القائمة ليؤخذ بعين الاعتبار العمل الذي يجري حاليا أو ينتوى اجراؤه، وتعيد تركيز الأولويات في ضوء التوجهات الأخيرة فيما يخص الحوادث، كما تقوم بتحديث شيء من الصيغة المستخدمة في النسخة الأصلية.

٥- انجازات الخطة العالمية لسلامة الطيران

١-٥ ترد فيما يلي تحت عناوين عناصر الخطة العالمية لسلامة الطيران الستة أهم انجازات الايكاو ونشاطاتها المخطط لها والتي تتصل بالخطة العالمية لسلامة الطيران خلال الفترة الثلاثية ٢٠٠٢-٢٠٠٤.

٢-٥ اجراء مراجعة سنوية للعوامل المسببة للحوادث والوقائع،
وذلك باستخدام جميع مصادر المعلومات/البيانات المتاحة
(العنصر ٣-١)

١-٢-٥ في بداية كل سنة كان يقدم الى اللجنة تحليل مفصل لحوادث السنوات المنقضية، بما في ذلك الاتجاهات المتعلقة بالسلامة. وكان ذلك التحليل بمثابة أساس لتحديث الخطة العالمية لسلامة الطيران. ولقد جرى كل سنة نشر كتاب دوري من الايكاو يلخص بيانات الحوادث والوقائع المتضمنة في قاعدة بيانات الحوادث والوقائع (ADREP).

٣-٥ التوصية باجراءات السلامة لتتخذ استجابة لاستكشافات
برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة
(العنصر ٣-٢)

١-٣-٥ حتى ٢٠٠٤/٤/٣٠، جرى القيام بعمليات تدقيق لمراقبة السلامة لعدد يبلغ ١٨١ من الدول وخمسة من الأقاليم. ولا تزال سبع دول تنتظر التدقيق حينما تسمح الظروف. وبحلول التاريخ ذاته، كانت قد أجريت متابعة للتدقيق في ١٣٨ دولة وثلاثة أقاليم بينما تقرر القيام في عام ٢٠٠٤ ببقية عمليات متابعة التدقيق.

٢-٣-٥ جرى ادخال نتائج التدقيق الى قاعدة للبيانات واستخدمت المعلومات التي جرى تحليلها من خلال مختلف أفرقة خبراء لجنة الملاحة الجوية ومجموعات الدراسة المعنية بالملاحة الجوية في استعراضها وتعديلها المقترح لأحكام الملحق وفي اعداد المواد الارشادية. كما استخدمت المعلومات أيضا لتحديد الشواغل الخاصة بالسلامة على المستوى

الاقليمي أو دون الاقليمي. وفي هذا السياق، جرى التشجيع على اقامة كيانات متعددة الجنسيات لاتاحة القيام بمراقبة السلامة، أو التشجيع على اعتماد اتفاقات متعددة الأطراف، كلما كان ذلك ملائماً.

٣-٣-٥ جرى تنظيم حلقات دراسية/حلقات عمل تستهدف المسؤولين بالدول وصناعة الطيران بغرض زيادة وعي الدول بشأن مسؤولياتها الخاصة بمراقبة السلامة بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي.

٤-٥ التعزيز لما تقدمه المصادر كافة بما فيها مجموعات الايكاو
الاقليمية للتخطيط والتنفيذ من تعرف على جوانب القصور
في مجال الملاحة الجوية وكذا تناول تلك الجوانب
(العنصر ٣-٣)

١-٤-٥ تقوم مجموعات الايكاو الاقليمية للتخطيط والتنفيذ، ضمن برنامج عملها، بالتعرف على جوانب القصور في مجال الملاحة الجوية وتقييمها وتناولها بالمعالجة من خلال منهجية موحدة وافق عليها مجلس الايكاو. والمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ، بينما تطل وترتب الأولويات في قائمة جوانب القصور، فانها تركز على المجالات الحيوية بالنسبة للسلامة مستخدمة الخطة العالمية لسلامة الطيران كنموذج. وقراراً بأن العديد من جوانب القصور لا يزال مستمرا على مدى عدد من السنوات، أرفقت بكتاب من أجل الدول موجه من الأمين العام بشخصه الى وزراء الطيران المدني قائمة بجوانب القصور ذات الصلة وطلب الكتاب الى الوزراء حل جوانب القصور من خلال خطة اجراءات ومن خلال توزيع للموارد الملائمة. ويجري اتخاذ اجراءات محددة أخرى لمعالجة جوانب القصور بصورة أكثر تركيزاً.

٢-٤-٥ دعت توصية صادرة عن الاجتماع المعني بالملاحة الجوية الاقليمية للمؤتمر الثالث لمجموعة الكاريبي وأمريكا الجنوبية الايكاو الى استعراض منهجية التعرف على جوانب القصور في مجال الأرصاد الخاصة بخدمة الطيران. وجرى اعداد مواد ارشادية ملائمة وأحيلت الى المكاتب الاقليمية لمساعدتها في تناول جوانب القصور في مجال الأرصاد الخاصة بخدمة الطيران وللنهوض بالتعامل المتسق مع جوانب القصور تلك في شتى أقاليم الايكاو.

٥-٥ استعراض النظم الحالية لقواعد بيانات السلامة
وتحسينها لتسهيل تعميم المعلومات المتعلقة بالسلامة
(العنصر ٣-٤)

١-٥-٥ سوف تقترح على الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية ضمن مشروع قرار للجمعية استراتيجية لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع بيانات السلامة حتى يجري تحسين مستوى سلامة الطيران.

٢-٥-٥ شاركت الايكاو في نشاطات فريق الدعم الحكومي (GST) للشبكة العالمية لمعلومات الطيران (GAIN).

٣-٥-٥ حقق اشتراك الايكاو في اعداد قاعدة بيانات أوروبية خاصة بمعلومات السلامة ضمان اتساق تلك القاعدة مع قاعدة بيانات الايكاو للحوادث والوقائع (ADREP).

٤-٥-٥ استمر العمل على اعداد تصنيفات مقبولة دولياً لقواعد بيانات السلامة.

٦-٥ التعاون مع الدول وصناعة الطيران لتحديد التدابير
الإضافية الخاصة بالسلامة (العنصر ٣-٥)

١-٦-٥ في عام ٢٠٠٣ أعد المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية توصيات تناولت في مجال ادارة الحركة الجوية ما يلي: وضع اطار من أجل السلامة، وادارة السلامة، والتشارك في بيانات الحوادث والوقائع، وحماية مصادر معلومات السلامة، ومتابعة السلامة أثناء عمليات التشغيل الطبيعي في أحواله، والترخيص الخاص بالسلامة، ومراقبة السلامة، والموامة بين سلامة الطيران وأمنه واجراءات الاستجابة من جهة مراقبي الحركة الجوية للطوارئ التي تحدث أثناء الطيران. وتناولت توصيات المؤتمر في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع ادخال نظم الملاحة الجوية الجديدة التي تدعم تطبيقات الاتصالات والملاحة والاستطلاع والانتقال اليها تدريجيا. وسوف يؤدي العديد من تلك التوصيات الى أحكام ومواد ارشادية جديدة خاصة بالايكاو.

٢-٦-٥ عقد اجتماع خامس للجنة ولصناعة الطيران في عام ٢٠٠٢ بحضور مشاركين من العديد من قطاعات صناعة الطيران، ومن لجنة الملاحة الجوية وأمانة الايكاو. وفي أعقاب الهجمات الارهابية في ١١/٩/٢٠٠١، عالج الاجتماع المسائل المتعلقة بالأمن اضافة الى السلامة.

٧-٥ وضع الحلول للمسائل المتعلقة بالسلامة والتي جرى تحديدها (العنصر ٣-٦)

١-٧-٥ فيما يتعلق بأجهزة التكنولوجيا الجديدة التي ينتظر تركيبها على متن الطائرات، أدخلت تعديلات الملحق السادس مقتضيات منقحة لحمل نظام التحذير من الاقتراب من الأرض (GPWS) المزود بوظيفة تفادي التضاريس بالاستطلاع الأمامي. ويتوقع لذلك الاجراء أن يسهم اسهاما ايجابيا في حل مشكلة ارتطام الطائرات أثناء طيرانها بالتضاريس وهي تحت السيطرة (CFIT) وهي المشكلة التي ظلت في عام ٢٠٠٣ تشكل أكبر فئات الحوادث المميتة على نطاق العالم.

٢-٧-٥ وبالإضافة الى تعديل الملحق السادس، جرى تناول التهديدات الخاصة بارتطام الطائرات بالتضاريس من خلال تعديلات للملحق العاشر تتعلق بعمليات الاقتراب بالارشاد الرأسي على أساس النظام العالمي للملاحة بالأقمار الاصطناعية ومن خلال تعديلات لوثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية – العمليات تقوم بادخال معايير لمنحنى الاقتراب الدائم أثناء عمليات الاقتراب غير الدقيق، ومعايير لاجراءات الاقتراب المستقر، وأحكام لاجراءات التشغيل القياسية وتصميم قوائم المراجعة وأحكام تتعلق بتقديم الاحاطة للطاقم. وجرى الترويج لجميع الأدوات القائمة لتعزيز السلامة وهي الأدوات المتعلقة بارتطام الطائرات بالتضاريس أثناء طيرانها وذلك في حلقات العمل المعنية بتقليل حوادث الاقتراب والهبوط.

٣-٧-٥ وفيما يتعلق بتوافر ونوعية بيانات التضاريس الالكترونية، اعتمدت أحكام جديدة للملحق الخامس عشر في عام ٢٠٠٤ من شأنها تيسير تقديم وتبادل البيانات الملائمة والمنسقة والدقيقة الكترونيا للتضاريس والعوائق. ولقد تضمن التعديل أيضا عناصر تتصل بوضع خرائط المطارات في صيغة الكترونية، وتتناول أحكام جديدة في الملحق الرابع التوحيد القياسي لعرض خريطة الطيران الالكترونية على طاقم الطيران.

٤-٧-٥ وفيما يتعلق بتعزيز اجراءات الاتصالات جو-أرض، اعتمدت أحكام جديدة تخص الملاحق الأول والسادس والعاشر والحادي عشر، ووثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية – ادارة الحركة الجوية لتعزيز التزام الدول بضمان تمتع

العاملين في مجال مراقبة الحركة الجوية وطواقم الطيران بالكفاءة في اتصالات الهاتف الراديوي باللغة الانجليزية في المجال الجوي الذي تعد اللغة الانجليزية مطلوبة فيه.

٥-٧-٥ جرى في الملحق الرابع عشر ادخال أحكام تتعلق بنظم ادارة السلامة للمطارات وذلك ضمن اجراءات الترخيص التي صارت قابلة للتطبيق في عام ٢٠٠٣ وعقدت ثلاث حلقات عمل لمساعدة الدول في تنفيذ تلك الأحكام الجديدة. ويتوقع أن يستكمل في عام ٢٠٠٤ دليل جديد بشأن نظم ادارة السلامة للمطارات.

٦-٧-٥ جرى الانتهاء في عام ٢٠٠٣ من دليل جديد بشأن ادارة السلامة فيما يخص خدمات الحركة الجوية ويتوقع نشر الدليل في عام ٢٠٠٤ بكل اللغات. وبدأ العمل على مد نطاق مفهوم تدقيق السلامة لعمليات التشغيل في خطوط (LOSA) بحيث يشمل ادارة الحركة الجوية (ATM) وذلك باستخدام الاختصار NOSS (الاستقصاء الخاص بسلامة عمليات التشغيل الطبيعي في أحواله).

٧-٧-٥ أجري في عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤ العمل التحضيري لتوسيع نطاق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، لا يشمل الملحقين الحادي عشر والرابع عشر وحسب، بل ليشمل جميع الملاحق ذات العلاقة بالسلامة.

٨-٧-٥ بشأن الحاجة الى انشاء وتعزيز المجموعات الاقليمية لسلامة الطيران، جرى في عام ٢٠٠٣، انشاء برنامج لتعزيز سلامة الطيران من أجل المساعدة في تنسيق نشاطات مجموعات السلامة العديدة على النطاق العالمي، ولتعميم المواد التقنية العمومية في مجالها المتصلة بالترخيص واجراء المسح بخصوص المشغلين الجويين ومؤسسات الصيانة.

٩-٧-٥ جرى اعداد أحكام ومواد اشدادية جديدة صادرة عن الايكاو تتصل بالعوامل البشرية وذلك بخصوص الملحقين السادس والسابع عشر، ووثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات وعدد من الأدلة والمواد الارشادية الأخرى. ونشر في أوائل عام ٢٠٠٤ ملخص العوامل البشرية رقم ١٦ - المسائل المشتركة بين ثقافات متعددة في مجال سلامة الطيران.

١٠-٧-٥ بدأت حملة للتثقيف والتوعية لمساعدة الدول على تقليل حالات اختراق المدارج وعلى تحسين سلامة المدرج ولاسيما لدى تنفيذ اجراءات تعزيز طاقة الاستيعاب. وعقدت ثلاث حلقات دراسية اشتملت على يومين من العروض الخاصة بنظام ادارة السلامة لضمان تناول السلامة في شتى جوانب النظام برمته. كما جرى اعداد اقتراح بتعديل وثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية - ادارة الحركة الجوية بحيث تتضمن تعريفا "لاختراق المدرج" واطراف مقتضيات تتطلب من الطيارين والمراقبين ايداع تقرير لوقائع الحركة الجوية عقب وقوع أي واقعة تتصل بوجود عائق في المدرج أو عملية اختراق للمدرج وذلك لتسهيل جمع وتحليل البيانات بشأن عمليات اختراق المدارج. وتضمن تعديل لوثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات، اعداد اجراءات التشغيل القياسية الخاصة بطاقم الطيران (SOPs) وذلك من أجل العمليات على سطح الأرض بالمطار.

١١-٧-٥ وفيما يتصل بتعزيز معدات واجراءات ادارة الحركة الجوية، جرى ادراج أحكام جديدة تتعلق بالأداء الملاحي المطلوب والملاحة الاقليمية وذلك في الملحق الحادي عشر، وفي وثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية - ادارة الحركة الجوية. وتحدد الأحكام الواردة بالملحقين الحادي عشر والخامس عشر الحاجة الى أن تقوم وحدات مراقبة الحركة الجوية باعداد ونشر خطط الطوارئ.

١٢-٧-٥ أدت تعديلات اجراءات خدمات الملاحة الجوية – العمليات الى ادخال اجراءات تشغيل منقحة خاصة باستخدام أجهزة نظام تقادي التصادم المحمول جوا (ACAS II)، وخطوط ارشادية تدريبية جديدة للطيارين فيما يتصل بتشغيل تلك الأجهزة.

٦- الأثر المالي

١-٦ سوف تؤدي التصورات الموازنة المقترحة للفترة الثلاثية ٢٠٠٥-٢٠٠٦-٢٠٠٧ الى التقييد الى درجة كبيرة للتفاعل بين الايكافو والعديد من المؤسسات العاملة في نشاطات سلامة الطيران عالميا. وهناك تأثير محتمل لتلك التقييدات سيتمثل في تقليل التطورات المستقبلية ضمن اطار الخطة العالمية لسلامة الطيران.

٧- ملخص

١-٧ من أجل اتاحة نهج له هيكله ويتعلق بتناول السلامة، جرى اعداد الخطة العالمية لسلامة الطيران بحيث يكون لها هرم من أربعة مستويات يضم الأهداف والأسس والعناصر والمهام. والأهداف والأسس للخطة العالمية لسلامة الطيران لا يتوقع أن تتغير كثيرا. ومن جهة أخرى، فان العناصر وما يتصل بها من مهام تعد متسمة بالدينامية وتعكس التهديدات الناشئة في مجال السلامة والتقدم في التقنيات والأولويات المتغيرة والمهام المستكملة كما انعكست في الفقرة ٥.

٢-٧ وحتى تتعكس التطورات والتغيرات التي جرت منذ عام ٢٠٠١، ترد رفق ورقة العمل هذه طبعة جديدة من الخطة العالمية لسلامة الطيران بتاريخ ٢٠٠٤. وبعد استعراض الجمعية العمومية، ستوزع الخطة العالمية لسلامة الطيران بعد تحديثها على الدول من خلال كتاب الى الدول من المنظمة وستوضع في موقع الايكافو الخاص بالجمهور على الشبكة. ووفقا لقرار الجمعية العمومية A33-16، سوف يعرض على الدورة العادية التالية من دورات الجمعية العمومية تقرير مرحلي بشأن الخطة العالمية لسلامة الطيران.

٨- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٨ ان الجمعية العمومية مدعوة الى ما يلي:

(أ) أن تحيط علما بالنقرير المرحلي بشأن خطة الايكافو العالمية لسلامة الطيران (GASP) التي تتضمنها ورقة العمل هذه وبالنسخة المرفقة التي جرى تحديثها من وثيقة الخطة العالمية لسلامة الطيران.

(ب) تحث الدول على تأييد جهود الايكافو في انجاز أهداف ومهام الخطة العالمية لسلامة الطيران.

مرفق

خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران (GASP) (طبعة ٢٠٠٤)

١- الأهداف

١-١ تهدف خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران (GASP) الى ما يلي:

(أ) تخفيض عدد الحوادث والوفيات على مستوى العالم بغض النظر عن حجم الحركة الجوية.

(ب) تحقيق تخفيض ملحوظ لمعدلات وقوع الحوادث، ولاسيما في الأقاليم التي مازالت فيها هذه المعدلات عالية.

٢- العناصر الأساسية

١-٢ لدى تناول هذين الهدفين، تركز الخطة العالمية لسلامة الطيران على ثلاثة جوانب أساسية لنظام لادارة السلامة وذلك على النحو التالي:

العنصر الأساسي الأول
استعراض العوامل المسببة لحوادث الطيران في العالم، بهدف التعرف على المسائل المحددة التي تخص السلامة والتي تجب معالجتها لخفض عدد ومعدلات وقوع الحوادث. وسوف يولى اهتمام لأسباب التفاوت الاقليمي فيما بين معدلات وقوع الحوادث.

العنصر الأساسي الثاني
مواكبة نشاطات المجموعات القائمة المعنية بالسلامة لتحديد مسائل السلامة ذات المنظور العالمي. وتركز الخطة بذلك على مبادرات السلامة التي يحتمل أكثر من غيرها أن تخفض عدد الحوادث ومعدلات وقوعها.

العنصر الأساسي الثالث
النهوض بالوعي في مجال السلامة على نطاق العالم عن طريق تسهيل التشارك والاستخدام الفعالين فيما يخص بيانات ومعلومات سلامة الطيران.

٢-٢ ولذلك تحدد الخطة العالمية لسلامة الطيران المهام والبرامج التي يرجح أن تأتي بأفضل عائد في مجال السلامة من حيث تقليل عدد الحوادث ومعدلات وقوعها على الصعيدين العالمي والاقليمي. ومن المستهدف أن تخدم الخطة العالمية لسلامة الطيران جميع الأطراف التي لها صلة بسلامة الطيران، بما في ذلك العمل بوصفها أداة تخطيط ومتابعة لرصد التقدم في مجالات النشاط ذات الصلة.

٣-٢ ولأغراض التطبيق العملي، يجري تناول الأهداف والعناصر الأساسية للخطة العالمية لسلامة الطيران من خلال مجالات تركيز أو عناصر مختلفة، لكل منها ما يرتبط به من مهام وبرامج على النحو المبين في الفقرة ٣.

١-٣ إجراء مراجعة سنوية للعوامل المسببة للحوادث والوقائع، وذلك باستخدام جميع مصادر المعلومات والبيانات المتاحة (العنصر الأساسي الأول)

المهام ذات الصلة

- (أ) معرفة هوية المسائل المحددة التي تخص السلامة.
- (ب) معرفة هوية مسائل السلامة التي تؤدي الى اختلافات في معدلات وقوع الحوادث على المستوى الاقليمي.
- (ج) وضع مؤشرات للسلامة من أجل سهولة تحديد التوجهات السائدة في الأداء المتعلق بالسلامة.
- (د) نشر نتائج هذه النشاطات لاستخدامها في البرامج التي تنفذها الدول وصناعة الطيران لمنع وقوع الحوادث.

٢-٣ التوصية بإجراءات السلامة وتقديم المساعدة استجابة لاستكشافات برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (العنصران الأساسيان الأول والثاني)

المهام ذات الصلة

- (أ) استعراض الاستكشافات الحيوية بالنسبة للسلامة والتي حددها برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.
- (ب) مساعدة الدول على تطوير هياكل فعالة لمراقبة السلامة، بما في ذلك الكيانات متعددة الجنسيات حينما يكون ذلك ملائماً.
- (ج) مساعدة الدول على اعداد مواد تنظيمية.
- (د) الترويج لتوسيع نطاق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة ليشمل جميع المجالات المتعلقة بالسلامة.

٣-٣ التعزيز لما تقدمه المصادر كافة بما فيها مجموعات الايكاو الإقليمية للتخطيط والتنفيذ من تعرف على جوانب القصور في مجال الملاحة الجوية وكذا تناول تلك الجوانب (العنصر الأساسي الثاني)

المهام ذات الصلة

- (أ) القيام بالاستعراض لجوانب القصور وتقديم الارشاد كلما أمكن ذلك الى الدول في تنفيذ الاجراءات التصحيحية الملائمة.

٤-٣ استعراض النظم الحالية لقواعد بيانات السلامة وتحسينها لتسهيل نشر المعلومات المتعلقة بالسلامة
(العنصر الأساسي الثالث)

المهام ذات الصلة

- (أ) المشاركة في "فريق الدعم الحكومي (GST) للشبكة العالمية لمعلومات الطيران (GAIN)" لاستطلاع سبل الحد من العقوبات القانونية وغيرها التي تعرقل ابلاغ المعلومات المتعلقة بالسلامة.
- (ب) اعداد نصوص أحكام للملاحق ومواد ارشادية لنظم الابلاغ الطوعي عن الوقائع.
- (ج) تطوير الوسائل المناسبة لضمان الطبيعة غير الجزائية للنظم الطوعية للابلاغ عن الوقائع.
- (د) تطوير الوسائل المناسبة من أجل ضمان عدم افشاء المعلومات السرية الخاصة بالسلامة.
- (هـ) المشاركة في نشاطات صناعة الطيران مثل نشاط "مجموعة العمل المعنية بالتصنيف والمشاركة بين فريق السلامة الجوية التجاري والايكاو" بغية اعداد تصنيفات مشتركة لتسهيل القيام بصورة عالمية النطاق بالتحقيق والتخزين والنشر للمعلومات المتعلقة بالسلامة.
- (و) تحديث النصوص الواردة بالملاحق والهادفة الى تسهيل جمع ونشر المعلومات المتعلقة بالسلامة.
- (ز) توفير المعلومات ذات الصلة والتي يتعلق موضوعها بالسلامة على موقع للايكاو في الشبكة.
- (ح) اعداد أحكام خاصة بالملاحق ومواد ارشادية من أجل نظم متابعة عمليات التشغيل الطبيعي في أحواله.

٥-٣ التعاون مع الدول وصناعة الطيران لتحديد التدابير الإضافية الخاصة بالسلامة (العنصر الأساسي الثاني)

المهام ذات الصلة

- (أ) ضبط الاتصال بفريق السلامة الجوية التجاري (CAST) في الولايات المتحدة، وبالمبادرة الاستراتيجية المشتركة الخاصة بالسلامة (JSSI) في أوروبا وبأية مبادرات محتملة أخرى خاصة بالسلامة.
- (ب) المشاركة في مبادرات صناعة الطيران والحكومات في مجال السلامة والتي تعالج المسائل التي تخص السلامة على وجه التحديد.
- (ج) بحث مبادرات السلامة الحالية لتحديد المنظور العالمي الخاص بها وتأثيرها المحتمل على السلامة ليتقرر ما اذا كانت تلك المبادرات تستدعي ادراجها في برنامج العمل الفني للمنظمة في مجال الملاحة الجوية.
- (د) عقد مشاورات منتظمة مع قيادات صناعة الطيران، والهدف من هذه المشاورات التي تجمع ممثلي صناعة الطيران والمنظمات الدولية الى جانب ممثلي اللجنة والتي تحظى بالتدعيم بأعضاء هيئة أمانة الايكاو هو ما يلي:
 - (١) اعلام كل المشاركين بآخر ما وصل اليه احراز التقدم بشأن المسائل المتعلقة بالسلامة في اطار الخطة العالمية لسلامة الطيران.

- (٢) تبادل المعلومات، والقيام في ضوء الخبرة التي حصلت عليها صناعة الطيران بمراجعة بيانات الحوادث والاقتراحات الرامية الى اعداد المزيد من مبادرات الخطة العالمية لسلامة الطيران.
- (٣) اعطاء صناعة الطيران والمنظمات الدولية فرصة للاسهام بمدخلات في الخطة العالمية لسلامة الطيران.

٦-٣ وضع الحلول لمسائل السلامة التي تحددت (العنصران الأساسيان الثاني والثالث)

- ١-٦-٣ **المسائل الأكثر الأهمية:** إن أهم المسائل الخاصة بالسلامة التي جرى تحديدها من خلال تحليل لجديد الاتجاهات في الحوادث هي ما يلي:

- (أ) **ارتطام الطائرات بالتضاريس أثناء طيرانها وهي تحت السيطرة:** بالرغم من أن عدد حوادث ارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة قد أخذ بالهبوط خلال الأعوام الثلاثة الماضية إلا أنها لا تزال تشكل نحو ثلث الحوادث المميتة التي تتعرض لها الخطوط الجوية.
- (ب) **فقدان التحكم:** وهذا النوع من الحوادث هو ثاني أهم نوع من حيث نسبة الوفيات ولم يظهر عليه أي تحسن خلال الأعوام الثلاثة الماضية. وهو يثير الشواغل على وجه الخصوص في مرحلة الاقلاع.
- (ج) **حالات الفشل الفني:** ذلك السبب يؤدي دورا متزايدا في الحوادث المميتة. ويمكن أن يؤثر على الطائرات أو على نظمها أو على محركاتها. ولقد ثبت أن ذلك النوع من المسببات له على وجه الخصوص أهمية حاسمة في مرحلة الاقلاع.

٢-٦-٣ المهام ذات الصلة

- (أ) تحليل آخر تقارير الحوادث وغير ذلك من المعلومات المتاحة المتصلة بوقائع ارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة من أجل تحديد وتناول ما تبقى من اجراءات تدعو الحاجة الى القيام بها فيما يتعلق بتلك الحوادث.
- (ب) النهوض بالتنفيذ في حالة عدم توافر عمليات الاقتراب الدقيق أو عمليات الاقتراب بالارشاد الرأسي (APV) أو عمليات الاقتراب غير الدقيق مع اتخاذ مسار نزول مستقر.
- (ج) تحليل جميع مصادر المعلومات المتعلقة بحوادث فقدان السيطرة وتلك التي ترتبط بالأعطال الفنية لتحديد الاجراءات التصحيحية.
- (د) اعداد قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها من أجل منع فقدان التحكم أثناء الطيران.
- (هـ) اعداد قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها تهدف الى تحسين امكانية الاعتماد على الطائرة من الناحية الفنية والى الحد من عواقب الأعطال الفنية.

- (و) رفع مستوى الأحكام المتعلقة باجازة العاملين في الصيانة خاصة فيما يتصل بالتدريب وتحديد الامتيازات.
- (ز) اقامة المجموعات الاقليمية لسلامة الطيران وتشجيعها.
- (ح) زيادة المكاشفة والشفافية في نظم التدقيق.
- (ط) رصد ادخال نظم ادارة السلامة للمطارات وخدمات الحركة الجوية.
- (ي) رصد التقدم الذي تحرزه الدول في تنفيذ المقتضيات الجديدة الخاصة بالكفاءة اللغوية وتقديم المساعدة حسب الضرورة.
- (ك) اعداد طبعة منقحة لدليل منع الحوادث.
- (ل) اعداد دليل لسلامة المدارج اضافة الى مجموعة أدوات لسلامة المدرج.

- انتهى -