

اىكاو



Doc 10131

دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية

الطبعة الثانية – ٢٠٢٢



اعتمده الأمين العام ونشر بموجب سلطته

منظمة الطيران المدني الدولي

اىكاو



Doc 10131

دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية

الطبعة الثانية – ٢٠٢٢

اعتمده الأمين العام ونشر بموجب سلطته

منظمة الطيران المدني الدولي

تتشر هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية
والروسية والصينية والفرنسية

منظمة الطيران المدني الدولي

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة موقع الايكاو على الرابط www.icao.int.

الطبعة الثانية — ٢٠٢٢

الوثيقة **Doc 10131**، دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية

Order Number: 10131

ISBN 978-92-9275-024-4 (النسخة المطبوعة)

© ICAO 2023

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام
لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل أو بأي وسيلة، دون الحصول على إذن كتابي
مسبق من منظمة الطيران المدني الدولي.

تمهيد

وفقاً للهدف الاستراتيجي لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) الخاص بالسلامة، تقدم طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) (Doc 10004) الاستراتيجية العالمية لمواصلة تحسين السلامة الجوية. والهدف من الخطة العالمية للسلامة الجوية يكمن في مواصلة الحد من الوفيات ومن خطر وقوعها، عن طريق توجيه إعداد استراتيجية منسقة للسلامة الجوية. وهي تتيح إطار عمل لإعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية وتنفيذها.

وتمشياً مع الخطة العالمية للسلامة الجوية، يتعين على كل إقليم إعداد خطة إقليمية للسلامة الجوية وعلى كل دولة إعداد خطة وطنية للسلامة الجوية وتضمينها التوجه الاستراتيجي لإدارة شؤون السلامة الجوية في فترة زمنية محددة. ويجب إعداد كل خطة بما يتماشى مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وغاياتها وفئات الحوادث العالمية العالية المخاطر (G-HRCs). وتشدد الخطة الإقليمية للسلامة الوطنية والخطة الوطنية للسلامة الجوية على التزام الإقليم والدولة بالسلامة الجوية.

وخريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10161) (ستصدر لاحقاً)، هي بمثابة خطة عمل لمساعدة مجتمع الطيران على إعداد الخطط الإقليمية للسلامة الجوية والخطط الوطنية للسلامة الجوية وفقاً لأهداف الخطة العالمية من خلال إطار مرجعي مشترك لجميع أصحاب المصلحة المعنيين. وتحدد خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية مبادرات محددة لتحسين السلامة ترتبط بأهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وغاياتها وكذا فئات الحوادث العالمية العالية المخاطر.

وتتطابق هذه الطبعة الثانية مع طبعة الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥. وهي تتناول الجوانب المختلفة التي يجب أن ينظر فيها الإقليم أو الدولة عند إعداد أو تعديل خطتها للسلامة الجوية، وعند تنفيذ خطة إقليمية للسلامة الجوية وخطة وطنية للسلامة الجوية بما يتفق مع الخطة العالمية. والتتقيح يُضمّن هذه الوثيقة مضمون القوائم المرجعية الإقليمية للخطط الإقليمية والوطنية (الكتاب الدوري Cir 358) التي لم تعد صالحة.

وينبغي استخدام هذا الدليل بالاقتران مع الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10004)، وخريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10161)، ودليل رصد تنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10162) (ستصدر لاحقاً).

وجرى إعداد مضمون هذا الدليل بإسهامات من خبراء من سلطات الطيران المدني وقطاع الطيران وكذلك المنظمات الإقليمية والدولية، وبعد ذلك تم إخضاعه لمراجعة شاملة من جانب الأقران، مع مراعاة التعليقات التي وردت عليه من الخبراء. وتقر الإيكاو بامتنان بمساهمات مجموعة دراسة خطة الطيران العالمية للسلامة الجوية (GASP-SG) والخبراء من الأفراد الذين قدموا الدعم والمشورة والآراء لإعداد هذا الدليل.

المحتويات

الصفحة	
(ix)	المسرد.....
(xi)	المختصرات والأسماء المختصرة.....
1-1	الفصل الأول — المقدمة.....
1-1	الخلفية..... ١-١
1-1	الغرض..... ٢-١
1-2	الانطباق..... ٣-١
2-1	الفصل الثاني — عملية الإعداد.....
2-1	إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية..... ١-٢
2-2	تشكيل فريق إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية (الخطوة ١)..... ٢-٢
2-2	إجراء تقييم ذاتي (الخطوة ٢)..... ٣-٢
2-4	تحديد الأخطار وثغرات السلامة (الخطوة ٣)..... ٤-٢
2-5	وضع قائمة بمشاكل السلامة الوطنية ذات الأولوية (الخطوة ٤)..... ٥-٢
2-5	تحديد الأهداف والغايات والمؤشرات (الخطوة ٥)..... ٦-٢
2-6	إجراء تحليل للثغرات لتحديد مبادرات تحسين السلامة (الخطوة ٦)..... ٧-٢
2-8	وضع قائمة لمبادرات تحسين السلامة ذات الأولوية (الخطوة ٧)..... ٨-٢
2-9	قياس أداء السلامة (الخطوة ٨)..... ٩-٢
2-10	العلاقة بين الخطة الوطنية للسلامة الجوية وبرنامج السلامة الوطني..... ١٠-٢
3-1	الفصل الثالث — صياغة الخطة الإقليمية للسلامة الجوية.....
3-1	مبادئ عامة..... ١-٣
3-1	مضمون الخطة الإقليمية للسلامة الجوية..... ٢-٣
3-2	تفاصيل أقسام الخطة الإقليمية للسلامة الجوية..... ٣-٣
3-5	نموذج الخطة الإقليمية للسلامة الجوية..... ٤-٣
3-6	القائمة المرجعية للخطط الإقليمية للسلامة الجوية..... ٥-٣
3-App A-1	المرفق (أ) بالفصل الثالث — نموذج الخطة الإقليمية للسلامة الجوية.....
3-App B-1	المرفق (ب) بالفصل الثالث — القائمة المرجعية للخطة الإقليمية للسلامة الجوية.....
4-1	الفصل الرابع — صياغة الخطة الوطنية للسلامة الجوية.....
4-1	مبادئ عامة..... ١-٤
4-1	مضمون الخطة الوطنية للسلامة الجوية..... ٢-٤
4-1	تفاصيل أقسام الخطة الوطنية للسلامة الجوية..... ٣-٤
4-5	نموذج الخطة الوطنية للسلامة الجوية..... ٤-٤
4-6	القائمة المرجعية للخطة الوطنية للسلامة الجوية..... ٥-٤
4-App A-1	المرفق (أ) بالفصل الرابع — نموذج الخطة الوطنية للسلامة الجوية.....

الصفحة	
4-App B-1	المرفق (ب) بالفصل الرابع — القائمة المرجعية للخطة الوطنية للسلامة الجوية
5-1	الفصل الخامس — تقديم المعلومات عن الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية.....
5-1	قياس أداء السلامة المرتبط بالخطة
5-1	تقديم المعلومات من الدولة إلى المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية.....
5-1	تقديم المعلومات من الدولة والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية إلى الإيكاو.....
5-2	استخدام لوحات متابعة الأداء الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية في عملية الرصد.....
5-2	البوابة الإلكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة.....
5-2	الشفافية.....

المسرد

التدقيق — عملية مراجعة منهجية، ومستقلة وموثقة للحصول على الأدلة وتقييمها تقييماً موضوعياً للتأكد من مدى الوفاء بالمتطلبات ومعايير التدقيق.

مجال التدقيق — أحد مجالات التدقيق الثمانية المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) أي تشريعات الطيران ولوائح الطيران المدني الأساسية (LEG) وتنظيم الطيران المدني (ORG) وإجازة العاملين والتدريب (PEL) وتشغيل الطائرات (OPS) وصلاحية الطائرات للطيران (AIR) والتحقق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG) وخدمات الملاحة الجوية (ANS) والمطارات والمعينات الأرضية (AGA).

العوامل المساهمة — فعل أو إغفال أو حدث أو ظرف أو كلها معا سوف تسهم، إذا ما تم إلغاؤها أو تقاديتها، في الحد من احتمالات حصول الحادث أو الواقعة، أو التخفيف من حدة عواقب الحادث أو الواقعة. ولا يعني تعريف العوامل المساهمة، ضمناً، تحميل الخطأ لأي جهة أو تحديد المسؤولية الإدارية أو المدنية أو الجنائية.

العناصر الحاسمة — تشمل العناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة مختلف أنشطة الطيران المدني. وهي اللبنة التي يستند إليها نظام مراقبة السلامة الفعال. ويشير مستوى التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة إلى قدرة الدولة على القيام بمراقبة السلامة.

التنفيذ الفعّال (EI) — مقياس لقدرة الدولة على القيام بمراقبة السلامة، ويجري احتسابه لكل عنصر من العناصر الحاسمة، أو كل مجال من مجالات التدقيق، أو كتدبير شامل. ويجري التعبير عنه كنسبة مئوية.

تحليل الثغرات — عملية تقييم يُقارَن من خلالها الوضع الراهن بالوضع المرغوب فيه، وهي تحدد الخطوات التي يمكن اتخاذها للوصول إلى الهدف المنشود.

الخطر — حالة أو جسم يُمكن أن تُسبب أو تُسهم في واقعة أو حادث طائرة.

الواقعة — أي واقعة، بخلاف الحادث، مرتبطة بتشغيل طائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر في سلامة التشغيل.

ملاحظة — تشمل أنواع الوقائع المهمة بالنسبة للدراسات ذات الصلة بالسلامة الحوادث المدرجة في الإضافة (ج) للملحق الثالث عشر.

الكتلة القصوى — الكتلة القصوى المرخصة للإقلاع.

المشغل — شخص أو منظمة أو مؤسسة تشارك أو تعرض للمشاركة في تشغيل طائرة.

السلامة — حالة يجري فيها خفض مستوى المخاطر، أو إبقاؤها عند مستوى مقبول، تلك المخاطر المرتبطة بأنشطة الطيران، المتعلقة بتشغيل الطائرات أو التي تدعم تشغيل الطائرات بشكل مباشر.

تدقيق السلامة — تدقيق يأخذ بنهج الرصد المستمر (CMA) في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، تطلب الدولة إجراءه، وتسدّد مقابلاً له (على أساس استرداد التكلفة). وتحدد الدولة نطاق تدقيق السلامة وتاريخ إجراءاته. انظر أيضاً تعريف التدقيق.

مبادرة تحسين السلامة — إجراء واحد أو أكثر يهدف إلى إزالة مخاطر السلامة التشغيلية أو الحد منها، أو إلى معالجة مشكلة محددة في مجال السلامة.

نظام إدارة السلامة — نهج منتظم لإدارة السلامة، ويشمل الهياكل التنظيمية وأوجه المساءلة والمسؤوليات والسياسات والإجراءات الضرورية.

مراقبة السلامة — مهمة توديعها الدولة لتضمن بها امتثال الأفراد والمؤسسات التي تؤدي نشاطاً للطيران للقوانين واللوائح الوطنية المرتبطة بالسلامة.

أداء السلامة — مستوى الإنجاز في مجال السلامة الذي بلغته دولة أو مقدم خدمة بالعلاقة إلى أهداف أداء السلامة ومؤشرات أداء السلامة الخاصة بها.

مؤشر أداء السلامة — تعبير بياني لأحد عناصر السلامة مستخدم لرصد وتقييم أداء هذا العنصر.

غاية أداء السلامة — الغاية المخططة أو المنشودة لمؤشر أداء السلامة في غضون فترة معينة.

المخاطر التي تهدد السلامة — المستوى المتوقع لمدى احتمال حدوث العواقب أو النتائج المترتبة على عامل خطورة معين وشدها.

برنامج السلامة الوطني (SSP) — مجموعة متكاملة من اللوائح التنظيمية والأنشطة الرامية إلى تحسين مستوى السلامة.

المختصرات والأسماء المختصرة

ADREP	Accident/incident data reporting	الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع
AIB	Accident investigation board	مجلس التحقيق في الحوادث
ATO	Approved training organization	مؤسسة التدريب المعتمدة
CAA	Civil aviation authority	هيئة الطيران المدني
CAP	Corrective action plan	خطة إجراءات تصحيحية
CAST	Commercial Aviation Safety Team	فريق سلامة الطيران التجاري
CICTT	ICAO Common Taxonomy Team	فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو
CMA	Continuous monitoring approach	نهج الرصد المستمر
EI	Effective implementation	التنفيذ الفعال
GANP	Global Air Navigation	الخطة العالمية للملاحة الجوية
GASP	Global Aviation Safety Plan	الخطة العالمية للسلامة الجوية
GASP-SG	Global Aviation Safety Plan Study Group	مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية
GASeP	Global Aviation Security Plan	الخطة العالمية لأمن الطيران
G-HRC	Global high-risk category of occurrence	فئة حوادث عالمية عالية المخاطر
HRC	High-risk category of occurrence	فئة عالية المخاطر
iSTARS	Integrated Safety Trend Analysis and Reporting System	النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ
LOC-I	Loss of control in-flight	فقدان السيطرة أثناء الطيران
NASP	National aviation safety plan	خطة وطنية للسلامة الجوية
N-HRC	National high-risk category of occurrence	فئة حوادث وطنية عالية المخاطر
OLF	Online Framework	الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر
PIRG	Planning and implementation regional group	المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ
PQ	Protocol question	سؤال بروتوكول
RAIO	Regional accident and incident investigation organization	المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع
RASG	Regional aviation safety group	المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية
RASP	Regional aviation safety plan	الخطة الإقليمية للسلامة الجوية
R-HRC	Regional high-risk category of occurrence	فئة حوادث إقليمية عالية المخاطر
RSOO	Regional safety oversight organization	المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية
SARPs	Standards and Recommended Practices	القواعد والتوصيات الدولية
SDCPS	Safety data collection and processing systems	نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة
SEI	Safety enhancement initiative	مبادرة تحسين السلامة
SMI	Safety management implementation	تنفيذ إدارة السلامة
SMS	safety management system	نظام إدارة السلامة
SSC	Significant Safety Concern	الشاغل البارز في مجال السلامة
SSP	State Safety Programme	برنامج السلامة الوطني
SSPIA	State safety programme implementation assessment	عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme	البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

الفصل الأول

المقدمة

١-١ الخلفية

١-١-١ تمثّل السلامة أولى أولويات الطيران، ويتضمّن قرار الجمعية العمومية A41-6: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية" إقراراً بأهمية إقامة إطار عالمي لدعم هدف الإيكاو الاستراتيجي المتعلّق بالسلامة. وتحدّد الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) (Doc 10004)، والتي يمكن الاطلاع عليها عبر الرابط الشبكي www.icao.int/gasp، استراتيجية الإيكاو في مجال السلامة، التي تدعم إيلاء الأولوية للسلامة الجوية وتحسينها المستمر. ما تهدف الخطة إلى مواصلة خفض عدد الوفيات، والحد من خطر وقوعها، من خلال توجيه عملية إعداد استراتيجية سلامة منسّقة وتطبيق الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية. وتروّج الخطة العالمية للسلامة الجوية للتنسيق والتعاون فيما بين المبادرات الدولية والإقليمية والوطنية.

١-١-٢ ويتمّ تشجيع كلّ إقليم وكلّ دولة على إعداد خطة إقليمية للسلامة الجوية (RASP) وخطة وطنية للسلامة الجوية (NASP)، على التوالي، تتضمّن عرضاً للتوجّه الاستراتيجي لإدارة السلامة الجوية لمدة زمنية معيّنة. وينبغي إعداد كلّ خطة بالاتساق مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وغاياتها والفئات العالمية للحوادث عالية المخاطر (G-HRCs). وينبغي أن تتضمن خطة عمل تشرح كيفية تنفيذ سلسلة المبادرات الرامية إلى تحسين السلامة، ورصدها من قبل الإقليم أو الدولة لتحقيق الأهداف الإقليمية أو الوطنية والأهداف ذات الصلة.

١-١-٣ وتسمح الخطة الإقليمية للسلامة الجوية والخطة الوطنية للسلامة الجوية للإقليم والدولة بتحديد الاستراتيجية اللازمة لتحسين السلامة في إطار جدول زمني محدد عن طريق سلسلة مبادرات لتحسين السلامة. والمعلومات المتعلقة بالسلامة (مثل البيانات المتعلقة بالأخطار، وعمليات تقييم مخاطر السلامة) ضرورية لوضع خطة قائمة على البيانات؛ وتحديد أهداف وغايات تعالج مشاكل السلامة الوطنية؛ ووضع مبادرات تحسين السلامة ذات الصلة ورصد مدى فعاليتها.

٢-١ الغرض

١-٢-١ يكمل هذا الدليل طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. ويعالج النواحي المختلفة التي ينبغي أخذها في الاعتبار من جانب دولة أو إقليم ما لدى إعداد خطة السلامة الجوية الخاصة بها أو تعديلها، ولتطبيق خطط السلامة الجوية الإقليمية والوطنية بالاتساق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية. وفي سياق الخطة العالمية للسلامة الجوية، يشير مصطلح "إقليم" إلى مجموعة من الدول و/أو الهيئات التي تعمل معاً لتحسين السلامة الجوية ضمن منطقة جغرافية معيّنة.

٢-٢-١ ويوفّر هذا الدليل إرشادات يمكن استخدامها للقيام بما يلي:

(أ) وضع عملية لإعداد خطة السلامة الجوية، بما في ذلك أساليب تحديد مبادرات تحسين السلامة (SEIs) في إطار الخطة الإقليمية للسلامة الجوية والخطة الوطنية للسلامة الجوية؛

(ب) معالجة العلاقة ما بين الخطة الوطنية للسلامة الجوية وبرنامج السلامة الوطني؛

(ج) رصد تنفيذ الخطة وفعاليتها؛

(د) الإبلاغ عن قياس أداء السلامة، بما في ذلك الوسائل المتاحة لفرادى الدول كي يتسنى لها إبلاغ المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs).

٣-٢-١ حدثت الإيكاو مجموعة المواد الإرشادية والأدوات المرتبطة بالخططة العالمية للسلامة الجوية، والتي تركز على إعداد وتنفيذ الخططة الوطنية للسلامة الجوية باعتماد العمليات نفسها المنطبقة على الخططة الإقليمية للسلامة الجوية على الصعيد الإقليمي. وتساعد المواد الإرشادية والأدوات الدول على المضي قدما في عملية وضع الخططة الوطنية للسلامة الجوية. وتقدم الخططة العالمية للسلامة الجوية مجموعة من المواد الإرشادية والأدوات التي تكمل الخططة، وتدعم وضع وتنفيذ الخطط الإقليمية للسلامة الجوية والخطط الوطنية للسلامة الجوية. ويمكن الاطلاع على معلومات إضافية عن المواد الإرشادية والأدوات ذات الصلة بالخططة العالمية للسلامة الجوية على الموقع الإلكتروني للإيكاو على الرابط الشبكي التالي: www.icao.int/gasp

٣-١ الانطباق

مضمون هذا الدليل مقدّم كإرشادات وينبغي ألا يُعتبر الوسيلة الوحيدة لإعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية وتنفيذها. وينبغي للدول أن تطلع على المقترحات الخاصة ضمن إقليمها وأن تتسق جهودها بحيث تتوافق مع الخططة الإقليمية للسلامة الجوية، بحسب الاقتضاء. وينبغي أن تعالج الدول الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSCs)، إن وجدت، على سبيل الأولوية، وأن تمتثل للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو (SARPs)، كوسيلة لتحقيق أهداف الخططة العالمية للسلامة الجوية.

الفصل الثاني

عملية الإعداد

١-٢ إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية

١-١-٢ تشمل عملية إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية ثماني خطوات، كما هو مبين في الشكل ١-٢ أدناه. وهذه الخطوات، التي تفسر بالتفصيل في هذا الفصل، تساعد الكيان المسؤول على وضع خطة تكون كما يلي:

(أ) تحدد المخاطر وثرغرات السلامة؛

(ب) تتضمن قائمة بمسائل السلامة ذات الأولوية، بناء على الأخطار وثرغرات السلامة المحددة (كمخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية)؛

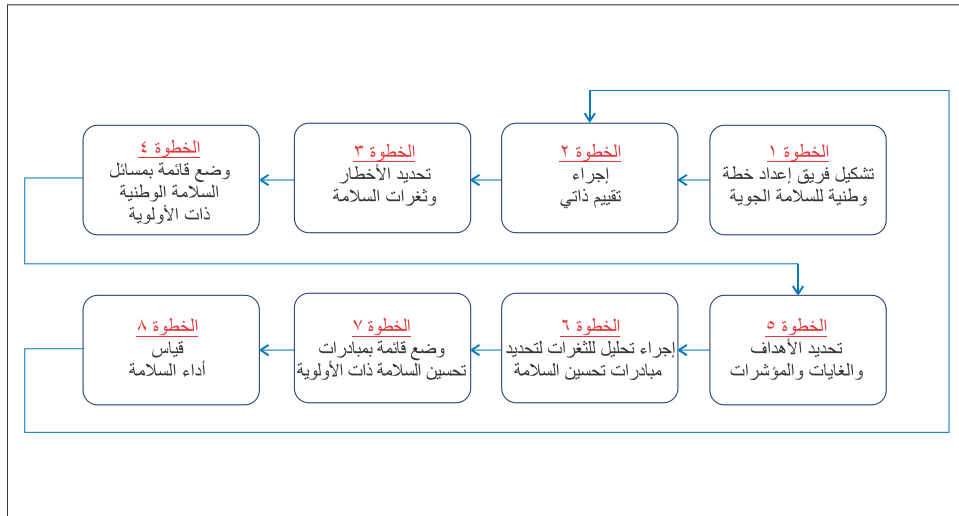
(ج) تحدد أهداف وغايات السلامة (أي بعبارة أخرى، التوجه الاستراتيجي في إدارة السلامة الجوية)؛

(د) تقدم مبادرات تحسين السلامة (أي بعبارة أخرى، خطة عمل)؛

(هـ) تحدد الكيفية التي يقيس بها الكيان المسؤول أداء السلامة لرصد تنفيذ الخطة ومدى فعاليتها.

٢-١-٢ ويوضح هذا الشكل خطوات عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية. وينبغي أن تستخدم الخطوات والمسوغات نفسها لدى إعداد خطة عمل إقليمية للسلامة الجوية.

ملاحظة — بشكل مثالي، ينبغي أن تكون الخطة الوطنية للسلامة الجوية مرتبطة بباقي الخطط الوطنية، والتي قد يكون بعضها أو لا يكون، مركزا بشكل حصري على الطيران المدني (مثلا، الملاحة الجوية، أو التنمية الاقتصادية، أو البيئة، أو السلامة)، وهذا الارتباط يضمن دماج الخطة الوطنية للسلامة الجوية في باقي مجالات الطيران ويسلط الضوء على المبادرات المرتبطة بالطيران على صعيد وطني أوسع.



الشكل ١-٢ عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية

٢-٢ تشكيل فريق إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية (الخطوة ١)

١-٢-٢ تبدأ عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية بتعيين كيان مسؤول (كهيئة الطيران المدني مثلا) يشرف عليها. ويتعين على هذا الكيان المسؤول، بمجرد تعيينه من قبل الدولة، تشكيل فريق لإعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية. ويكلف هذا الفريق بإنجاز الخطوات من الثانية إلى الثامنة الواردة في الشكل ١-٢.

٢-٢-٢ وتقتضي عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية التعاون النشط مع أصحاب المصلحة للسماح بزيادة فهم السياق التشغيلي، وتحديد الأخطار وثرغرات السلامة، وإعداد استراتيجيات التخفيف الممكنة (أي بعبارة أخرى، مبادرات تحسين السلامة). وعلاوة على ذلك، ينبغي أن يحدد الكيان المسؤول أصحاب المصلحة بشكل مبكر في عملية الإعداد. وإلى جانب أصحاب المصلحة المباشرين (كهيئة الطيران المدني ومقدمي الخدمات مثلا)، ينبغي أن يولى الاعتبار لأي كيانات يمكنها المشاركة في تمويل التغييرات أو تنفيذها أو التأثير فيها، أو أي كيانات تتأثر كثيرا بهذه التغييرات (كالمنسقين الوطنيين للرصد المستمر وجها الاتصال المكلفة بخطط وبرامج وطنية أخرى متصلة بالطيران، مثل خطة الملاحة الجوية الوطنية أو البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني)، بهدف تشجيع الشفافية والتوافق فيما بينها.

٣-٢-٢ وبمجرد تحديد أصحاب المصلحة، ينبغي أن يستعرض الكيان المكلف قائمة المشاركين في فريق إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية لضمان تمثيل جميع المكونات المعنية. ويتوقف التنفيذ الناجح للخطة الوطنية للسلامة الجوية على مشاركة أصحاب المصلحة المعنيين مشاركة نشطة في إعدادها.

٤-٢-٢ وقائمة أعضاء فريق إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية هي نتاج هذه الخطوة.

٣-٢ إجراء تقييم ذاتي (الخطوة ٢)

١-٣-٢ يتعين على فريق إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية أن يبدأ عمله، بمجرد تشكيله، بتقييم الوضع في الدولة لفهم سياقها التشغيلي. ويشار إلى هذا النشاط بالتقييم الذاتي.

٢-٣-٢ ولإعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية، ينبغي أن يفهم فريق الإعداد السياق التشغيلي الذي ستنفذ فيه هذه الخطة. ولكل دولة مجموعة عناصر يمكنها أن تساهم، أو أن تؤثر، في إدارة السلامة الجوية داخلها. ويتمثل جزء رئيسي من عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية في تحديد ما تملكه الدولة من نقاط قوة وتمكين تسمح بتشجيع التغيير، وفي الاستعانة بها. والتقييم الذاتي يساعد فريق الإعداد على فهم السياق التشغيلي للدولة، وينبغي أن يشمل: تحليل القدرات الموجودة؛ وحجم النظام ومستوى التعقيد؛ والموارد المتاحة، باستخدام مصادر مختلفة للمعلومات، كما هو مبين في الفقرتين ٢-٣-٦ و ٢-٣-٧. وترد معلومات إضافية عن السياق التشغيلي للدولة في الفقرة ٤-٣-١ (ز) من الفصل الرابع.

٣-٣-٢ وعلى نحو ما مبين في الشكل ١-٢، ينبغي أن يكون التقييم الذاتي متكررا ومنتظما وأن يجري وفقا لنتائج قياس أداء السلامة واتجاهات التنمية. ومن شأن عوامل أخرى، مثل حدوث تغير كبير في السياق التشغيلي للدولة أو غير ذلك من الخطط والبرامج الوطنية المتصلة بالطيران أن تعجل أيضا بالنظر في إجراء تقييم جديد للخطة الوطنية للسلامة الجوية وفي إخضاعها للتحديثات المطابقة.

٤-٣-٢ وتشمل الجوانب الرئيسية الأخرى التي ينبغي أن يقيّمها فريق الإعداد ما يلي:

(أ) التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية لنظام مراقبة السلامة؛

(ب) عملية تنفيذ برنامج السلامة الوطني وصيانته، وكذا تحسينه المستمر.

٥-٣-٢ وتسمح هذه الجوانب لفريق الإعداد فهم قدرات الدولة في مجال مراقبة السلامة وسياقها التشغيلي. وعلى المستوى الإقليمي، ينبغي تقييم هذه الجوانب في الدول التي يتكوّن منها الإقليم.

٦-٣-٢ وقدمت الإيكاو أدوات عديدة يمكنها أن تساعد فريق الإعداد على تحديد مشاكل بعينها ترتبط بمراقبة السلامة وتنفيذ برنامج السلامة الوطني. وأدوات النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ (iSTARS) تتاح عبر الإنترنت على الرابط الشبكي التالي: www.icao.int/safety/iStars. وهي تشمل على سبيل الذكر لا الحصر التطبيقات التالية:

- (أ) فاحص أسئلة بروتوكول؛
- (ب) معلومات التدقيق في السلامة؛
- (ج) إحاطة بمؤشرات السلامة في الدولة؛
- (د) تحليل الثغرات في برنامج السلامة الوطني؛
- (هـ) أساس برنامج السلامة الوطني؛

٧-٣-٢ وعلاوة على ذلك، يتيح الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقا لنهج الرصد المستمر (الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج OLF) مجموعة تطبيقات متكاملة على شبكة الإنترنت ونظم قاعدة بيانات مركزة، وهو ما يسمح بجمع المعلومات والوثائق المتعلقة بالسلامة من مصادر مختلفة، ويتيح رصد أنشطة الإيكاو والدول المتعلقة بمراقبة السلامة وإعداد التقارير بشأنها. ويمكن الاطلاع على معلومات إضافية عن الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج على الموقع الإلكتروني للإيكاو على الرابط الشبكي www.icao.int/usoap. ويسمح موقع إلكتروني مخصص للدول بالوصول إلى الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج من أجل:

- (أ) تعبئة استمارة أنشطة الطيران المدني أو تحديثها؛
- (ب) إتمام القائمة المرجعية لرصد الامتثال أو تحديثها عن طريق نظام الأرشفة الإلكترونية للاختلافات؛
- (ج) إجراء أو تحديث التقييم الذاتي للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقا لنهج الرصد المستمر؛
- (د) إتمام أو تحديث خطة الإجراءات التصحيحية للدولة؛

(هـ) الوصول إلى جميع المعلومات المتصلة بالسلامة التي استُغيت من أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقا لنهج الرصد المستمر.

٨-٣-٢ وفي دولة تعمل على تنفيذ برنامج السلامة الوطني، ينبغي أن يستخدم فريق الإعداد التقييم الذاتي الذي تنص عليه عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقا لنهج الرصد المستمر والذي يتيح الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج. وإذا كانت الدولة قد نفذت بالفعل برنامجا وطنيا للسلامة، فإن فريق الإعداد يمكنه استخدام العملية المكرسة لتحديد الأخطار وإدارة مخاطر السلامة لتحديد الأخطار وثغرات السلامة. ويتيح دليل إدارة السلامة (الوثيقة Doc 9859) إرشادات بشأن عملية الدولة لتحديد الأخطار وإدارة مخاطر السلامة. والموقع الإلكتروني للإيكاو لتنفيذ إدارة السلامة يقدم أيضا إرشادات وأدوات فيما يتعلق بهذا الموضوع ويمكن الاطلاع عليه على الرابط الشبكي www.icao.int/SMI.

٩-٣-٢ وقد تدعو الخطة الإقليمية للسلامة الجوية كل واحدة من الدول إلى إدراج وتنفيذ سلسلة المبادرات الإقليمية لتحسين السلامة الجوية في خطتها الوطنية للسلامة الجوية. غير أنه من المهم أن يفهم فريق الإعداد السياق التشغيلي للدولة، وهو ما سيسمح له بتحديد الأخطار وثغرات السلامة وإعطاء الأولوية لمشاكل السلامة الوطنية (في إطار الخطوتين الثالثة والرابعة). وهذا جزء مهم من عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية لضمان أن توضع هذه الخطة بالطريقة المناسبة وأن تلبي احتياجات الدولة الفردية. وقد يشير فريق الإعداد إلى الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية المنطبقة للسلامة الجوية بهدف الحصول على معلومات، لكن ينبغي له ضمان وجود صلة بين مشاكل السلامة العالمية أو الإقليمية، أو مبادرات تحسين السلامة الرامية إلى معالجتها، وبين نظام الطيران الوطني قبل إدراجها في مشروع الخطة الوطنية للسلامة الجوية.

١٠-٣-٢ والوثيقة التي تتضمن التقييم الذاتي هي نتاج هذه الخطوة.

٢-٤ تحديد الأخطار وثرغرات السلامة (الخطوة ٣)

١-٤-٢ بناء على نتائج التقييم الذاتي، يمكن أن يحدد فريق الإعداد الأخطار وثرغرات السلامة التي يتعين معالجتها في إطار الخطة الوطنية للسلامة الجوية، وكذا أصحاب المصلحة الذين ينبغي أن يشاركوا في معالجتها. وفي سياق عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية، تشمل الأخطار وثرغرات السلامة مخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية (كغياب المراقبة الفعالة للسلامة ومشاكل تنفيذ برنامج وطني للسلامة مثلاً).

٢-٤-٢ وعلاوة على التقييم الذاتي للدولة، ينبغي أن يطلع فريق الإعداد على الطبعة الأخيرة للخطة العالمية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية. وهاتان الوثيقتان تساعدان في تحديد مخاطر السلامة التشغيلية وعواملها المساهمة، وكذا التحديات التنظيمية. وقد يشير فريق الإعداد أيضاً إلى المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية للمساعدة في تحديد الأخطار وثرغرات السلامة. وكما هو مبين في الخطوة ٢، ينبغي ألا يكتفي فريق الإعداد بالإشارة إلى الخطة العالمية للسلامة الجوية أو الخطة الإقليمية للسلامة الجوية أو المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية في محاولة منه لتفادي هذه الخطوة؛ بل من المفيد لفريق الإعداد أن يحدد مخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية للدولة. وهذه المصادر الأخرى تقدم معلومات إضافية.

٣-٤-٢ وينبغي أن يُجري فريق الإعداد تحاليل قائمة على البيانات (أو استخدام تحاليل موجودة أو معلومات أخرى) لتحديد مخاطر السلامة التشغيلية والعوامل المساهمة التي تسفر عن فئات وطنية للحوادث عالية المخاطر، وكذا أي ثغرات منهجية في السلامة (أي بعبارة أخرى، التحديات التنظيمية).

٤-٤-٢ ويمكن لفريق الإعداد تحديد الأخطار وثرغرات السلامة بناء على تحاليل:

- (أ) نظم الإبلاغ الإلزامية؛
- (ب) نظم الإبلاغ الطوعية، مع ضمان أن توفر الدولة الحماية لبيانات السلامة المجمعة من هذه المصادر والمصادر ذات الصلة، ومعلومات السلامة المستمدة منها؛
- (ج) تقارير التحقيق في الحوادث والوقائع، وهو ما قد يساعد في تحديد العناصر المساهمة في الحوادث والوقائع، وكذا الدروس المستخلصة من تحليل الحوادث؛
- (د) أنشطة مراقبة السلامة خلال فترة زمنية محددة؛
- (هـ) برنامج السلامة الوطني (في حال انطباق ذلك على الدولة)
- (و) بيانات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛
- (ز) التحليل الإقليمي الذي تجر به كيانات مثل المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية، و/أو المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، و/أو المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، وكل ما يترتب على ذلك من فئات حوادث إقليمية عالية المخاطر وتحديات تنظيمية؛
- (ح) فئات الحوادث العالمية عالية المخاطر والتحديات التنظيمية المبينة في الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٥-٤-٢ وبناء على نتائج التقييم الذاتي والأخطار وثرغرات السلامة المحددة، يمكن لفريق الإعداد أن يحدد أصحاب مصلحة إضافيين يملكون قدرات داعمة وموارد إضافية وغير ذلك من نقاط القوة أو الفرص التي قد تساعد في معالجة مشاكل السلامة وتفعيل مبادرات تحسين السلامة. وهكذا، قد تقضي هذه الخطوة إلى إدماج أصحاب مصلحة إضافيين في فريق إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية، لأنهم قد يشركون في إعداد وتنفيذ ورصد مبادرات تحسين السلامة في إطار الخطة الوطنية للسلامة الجوية.

^١ معلومات السلامة التي تتضمنها نظم الإبلاغ الطوعية بشأن السلامة تقدم فقط من أجل الحفاظ على السلامة وتحسينها، وهي تحظى بحماية الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة.

٦-٤-٢ وينبغي أن يعد فريق الإعداد قائمة بالأخطار وثرغرات السلامة المحددة. وينبغي أن تشير القائمة إلى سلسلة مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية، بما في ذلك فئات الحوادث العالمية عالية المخاطر وفئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر (التي يمكن تطبيقها انطلاقاً من الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية). وينبغي أن يُدرج فريق الإعداد في هذه القائمة سلسلة التحديات التنظيمية التي تواجهها الدولة. وستحول قائمة الأخطار وثرغرات السلامة في وقت لاحق إلى أساس مشاكل السلامة الوطنية التي ستعالجها الخطة الوطنية للسلامة الجوية.

٧-٤-٢ وقائمة الأخطار وثرغرات السلامة هي نتاج هذه الخطوة.

٥-٢ وضع قائمة بمشاكل السلامة الوطنية ذات الأولوية (الخطوة ٤)

١-٥-٢ بمجرد أن يضع فريق الإعداد قائمة بالأخطار وثرغرات السلامة، يمكنه أن ينتقل إلى الخطوة اللاحقة، أي: تحديد مشاكل السلامة الوطنية التي ينبغي أن تحظى بالأولوية في الخطة الوطنية للسلامة الجوية. وتحديد الأخطار وثرغرات السلامة يُمكن فريق الإعداد من تحديد سلسلة مشاكل السلامة الوطنية التي ستُحول لاحقاً إلى أهداف وغايات السلامة الوطنية. وخلال هذه الخطوة، ينبغي لفريق الإعداد أن يراجع قائمة الأخطار وثرغرات السلامة التي يتعين معالجتها في الخطة الوطنية للسلامة الجوية وتحديد تلك التي ينبغي أن تحظى بالأولوية. وينبغي أن يستخدم فريق الإعداد أسلوباً كميّاً (أي بعبارة أخرى، نهجاً قائماً على البيانات) لوضع قائمة بمشاكل السلامة الوطنية ذات الأولوية. وعندما لا يكون ممكناً استخدام أسلوب كمي، يمكن الاستعانة بمعارف وخبرات فريق إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية. وينبغي إعطاء الأولوية القصوى للمشاكل التي لها أقصى درجة تأثير على السلامة، مثل فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر.

٢-٥-٢ وبالنسبة لمخاطر السلامة التشغيلية، قد يضع فريق الإعداد تصنيفاً لبعض أشكال الحوادث، مثل فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر، في السياق التشغيلي للدولة، ويعتبرها ذات أولوية قصوى بناءً على عدد الوفيات ومخاطر الوفيات المرتبطة بهذه الحوادث.

٣-٥-٢ وعلاوة على فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر، قد يضع فريق الإعداد تصنيفاً لبعض التحديات التنظيمية، مثل مشاكل السلامة الوطنية، ويعتبرها ذات أولوية لأنها تؤثر في فعالية عمليات مراقبة مخاطر السلامة.

٤-٥-٢ ونتيجة للخطوة ٤، ينبغي أن يعد فريق الإعداد قائمة بمشاكل السلامة الوطنية ذات الأولوية لمعالجتها في إطار الخطة الوطنية للسلامة الجوية. وهذه القائمة هي نتاج هذه الخطوة.

ملاحظة — قبل وضع اللمسات الأخيرة على القائمة، ينبغي أن يتحقق فريق الإعداد مما إذا كانت قائمة مشاكل السلامة الوطنية ذات الأولوية المدرجة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية ترتبط بخطط وطنية و/أو إقليمية أخرى للطيران المدني (مثل خطة الملاحة الجوية الوطنية).

٦-٢ تحديد الأهداف والغايات والمؤشرات (الخطوة ٥)

١-٦-٢ يمكن لفريق الإعداد استخدام قائمة مشاكل السلامة الوطنية ذات الأولوية لتحديد أهداف السلامة الوطنية وغاياتها. ومشاكل السلامة الوطنية التي تحظى بالأولوية (في الخطوة ٤) يمكن صياغتها ضمن إعلانات تحدد الأهداف والغايات في إطار الخطة الوطنية للسلامة الجوية.

٢-٦-٢ وأهداف السلامة الوطنية هي النتائج التي تصبو إليها جهود الدولة في مجال سلامة الطيران. وهي تمثل النتائج التي تتوخى استراتيجية السلامة التي وضعتها الدولة (والتي ستعرض في الخطة الوطنية للسلامة الجوية) تحقيقها. وينبغي أن يصوغ فريق الإعداد أهداف السلامة الوطنية بطريقة تحدد أهم النتائج التي تهدف الدولة على تحقيقها (مثل تعزيز قدرات الدولة لمراقبة السلامة).

٣-٦-٢ وينبغي أن ينطوي أي من أهداف السلامة الوطنية على غايات محددة. والغايات تتعلق تحديداً بالنتائج المتوخاة من الإجراءات التي تتخذها الدولة (ويتخذها القطاع، حيثما أمكن) بشكل محدد لتحقيق أهداف السلامة الوطنية، في مرحلة زمنية ما. وينبغي أن يصوغ فريق الإعداد غايات السلامة الوطنية بطريقة تحدد الجهة المستهدفة من الإجراءات المحددة (كهيئة الطيران المدني مثلاً).

٤-٦-٢ وكل غاية ينبغي أن تشمل قائمة بالمؤشرات التي ستستخدمها الدولة لقياس التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف ذي الصلة. وقد تتضمن الأهداف أكثر من غاية، وكل واحدة من هذه الغايات ينبغي أن ترتبط بمجموعة مؤشرات. والمؤشرات هي مؤشر قياس يُستخدم لتقييم مدى تحقيق الخطة الوطنية للسلامة الجوية للنتائج المتوخاة. وتتيح المؤشرات الأدلة على ما إذا تحققت النتائج المتوخاة وتقيس التقدم المحرز في الأنشطة المرتبطة بغايات السلامة الوطنية. وينبغي أن يصوغ فريق الإعداد المؤشرات بطريقة تشير إلى بيانات كمية (كالعدد أو النسبة المئوية مثلاً). وقد تحيل بعض المؤشرات على الحوادث التي تعتبر نتيجة الإدارة السيئة للسلامة الجوية (كعدد الوقائع مثلاً). وقد تحيل أخرى إلى الأنشطة التي تضطلع بها الدولة أو بقية أصحاب المصلحة والتي تعتبر عناصر ترمي إلى تحسين إدارة السلامة الجوية (كالنسبة المئوية لخطة العمل التصحيحية المنجزة). وبعض المؤشرات قد تكون ذات صلة بأهداف وغايات متعددة. وفي نهاية المطاف، ينبغي أن تستخدم الدولة سلسلة مؤشرات لقياس مدى تحقيق أهداف السلامة الوطنية (والغايات ذات الصلة) الواردة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية (الرجوع إلى الخطة ٨ في الفقرة ٢-٩).

٥-٦-٢ وقائمة أهداف وغايات ومؤشرات السلامة الوطنية هي نتاج هذه الخطوة.

٧-٢ إجراء تحليل للثغرات لتحديد مبادرات تحسين السلامة (الخطوة ٦)

١-٧-٢ بمجرد أن يحدد فريق الإعداد أهداف وغايات السلامة الوطنية، يتعين عليه تحديد سلسلة مبادرات تحسين السلامة التي ستساعد على تحقيقها. والخطوة اللاحقة تتمثل في إجراء تحليل للثغرات، وهو ما سيساعد فريق الإعداد على تحديد الخطوات التي يجب أن تُتخذ بعينها لتحقيق كل هدف من أهداف السلامة الوطنية والغايات ذات الصلة. وينبغي ألا يركز فريق الإعداد فقط على نقاط الضعف التي يجب أن يعالجها، وإنما يتعين عليه أيضاً تحديد نقاط قوة الدولة التي بإمكانها تيسير سد الثغرات، مثل الأطر الاقتصادية القائمة، وإمكانية الوصول إلى التدريب، وما إلى ذلك. وبغرض وضع مبادرات تحسين السلامة اللازمة للخطة الوطنية للسلامة الجوية، ينبغي على فريق الإعداد إجراء تحليل للثغرات باستخدام خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10161) التي يشار إليها عموماً بـ "خريطة الطريق". ومجموع مبادرات تحسين السلامة ستشكل خطة عمل لدعم استراتيجية السلامة الواردة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية.

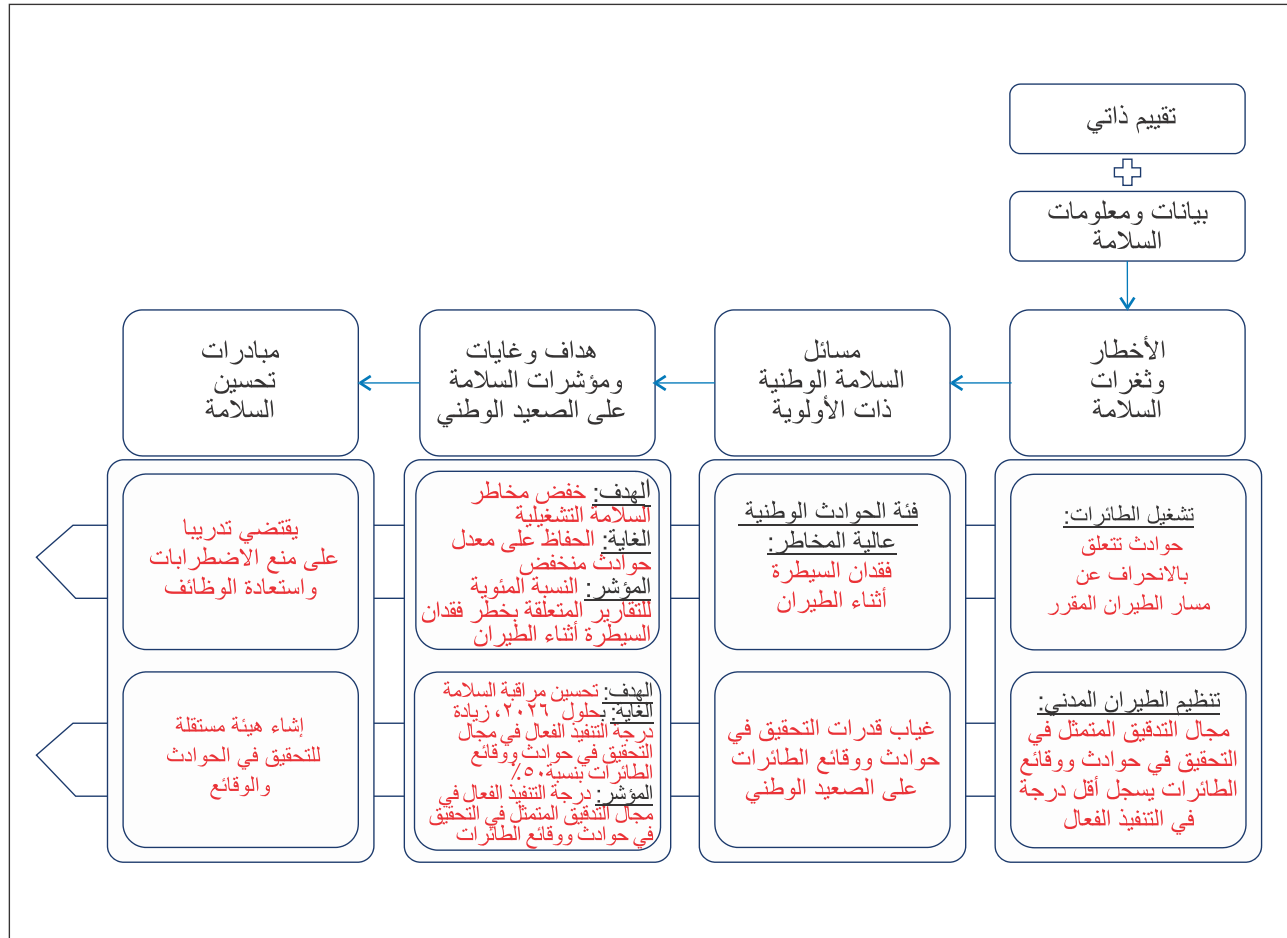
٢-٧-٢ وتتضمن خريطة الطريق مجموعة مبادرات تحسين السلامة التي تعرض الإجراءات المفصلة التي يتعين اتخاذها عند معالجة الأخطار وثغرات السلامة المحددة. وباستخدام خريطة الطريق، ينبغي أن يختار فريق الإعداد مبادرات تحسين السلامة، وإجراءاتها ذات الصلة، التي ستنفذ والترتيب المعتمد لتنفيذها.

٣-٧-٢ ولتحديد مبادرات تحسين السلامة التي تعالج التحديات التنظيمية، ينبغي لفريق الإعداد العودة إلى الجزء المتعلق بخريطة طريق التحديات التنظيمية (ORG). ويمكن لفريق الإعداد تحديد نقطة الانطلاق المناسبة ضمن خريطة طريق التحديات التنظيمية (مثلاً المرحلة الأولى)، باستخدام البيانات المستقاة من مجموع المصادر المتاحة (مثلاً البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، وأنشطة المراقبة التي تقوم بها الدولة، وبرامج التقييم الخاصة بالقطاع) أو من المعارف التي يوفّرها الخبراء المتخصصون.

٤-٧-٢ وبعد إنجاز تحليل الثغرات، ينبغي لفريق الإعداد أن يختار سلسلة مبادرات تحسين السلامة اللازمة لمعالجة الأخطار وثغرات السلامة المحددة والتي ستساعد الدولة على تحقيق أهداف السلامة الوطنية (وغاياتها ذات الصلة) المشار إليها في الخطة الوطنية للسلامة الجوية. ومن خلال استعراض الأخطار وثغرات السلامة المحددة و/أو نتائج تحليل الثغرات، مقارنة بمبادرات تحسين السلامة المختارة، يمكن لفريق الإعداد اختيار قائمة بمبادرات تحسين السلامة الممكنة. ولتحديد ما إذا كانت الدولة قد أنجزت بالفعل مبادرة تحسين السلامة، يمكن أن ينظر فريق الإعداد في أحدث نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أو البيانات الخاصة بالدولة إذا كان قد أُجري تقييم داخلي. وإذا اتضح أن الدولة لم تتجز مبادرة تحسين السلامة، وأنها ضرورية، يتم إدراج ذلك على أنه "نقطة". وعندئذٍ، ينبغي تحديد مبادرة تحسين السلامة على أنها من مبادرات تحسين السلامة التي ينبغي إدراجها ضمن الخطة الوطنية للسلامة الجوية. وينبغي إدراج الإجراءات ذات الصلة بمبادرة تحسين السلامة (كما ترد في خريطة الطريق) كإجراءات لازمة لإنجاز مبادرة تحسين السلامة هذه. والشكل ٢-٢ يسوق مثالاً على العلاقة بين الأخطار وثغرات السلامة المحددة، وقائمة مشاكل السلامة الوطنية ذات الأولوية، وأهداف وغايات السلامة الوطنية، وعملية تحديد مبادرات تحسين السلامة (الخطوات من ٣ إلى ٦ في عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية).

٥-٧-٢ وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي لفريق الإعداد أن يجري استعراضاً مماثلاً لمبادرات تحسين السلامة المشار إليها في الجزء الخاص بخريطة طريق مخاطر السلامة التشغيلية من خريطة طريق السلامة الجوية العالمية وأن يحدد المبادرات التي لم تنفذ لتشكّل إجراءات لتخفيف مخاطر السلامة لفئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر. وينبغي تنفيذ سلسلة من مبادرات تحسين السلامة لمعالجة العوامل المساهمة التي تؤدي إلى فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر. ويمكن استخلاص بعض مبادرات تحسين السلامة هذه من خريطة طريق مخاطر السلامة التشغيلية؛ ويمكن تحديدها من خلال مصادر مثل التحقيقات في الحوادث والوقائع أو عمليات تقييم مخاطر السلامة.

٦-٧-٢ وقائمة مبادرات تحسين السلامة الممكنة هي نتاج هذه الخطوة.



الشكل ٢-٢ مثال على العلاقة بين الخطوات من ٣ إلى ٦ في عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية

٨-٢ وضع قائمة بمبادرات تحسين السلامة ذات الأولوية (الخطوة ٧)

١-٨-٢ تحليل الثغرات يسمح لفريق الإعداد بتحديد مبادرات تحسين السلامة التي لم تُنفَّذ. ومن خلال استعراض الثغرات وما يرتبط بها من مبادرات تحسين السلامة، يمكن للفريق وضع قائمة بمبادرات تحسين السلامة الممكنة. ولكن، من غير العملي محاولة تنفيذ الخطة الوطنية للسلامة الجوية التي تعالج جميع مبادرات تحسين السلامة الواردة في خريطة الطريق. وينبغي لفريق الإعداد اختيار مبادرات تحسين السلامة المناسبة للدولة ولسياقها التشغيلي، من خلال ترتيبها وفقاً لدرجة الأولوية. واستخدام أدوات إدارة الأداء، مثل النهج المحدد والقابل للقياس والقابل للتحقيق وذو الصلة والمناسب من حيث الوقت (نهج Smart)^٢ لوضع الأهداف والغايات قد يساعد في تأطير الإجراءات التي تضطلع بها الدولة وبقية أصحاب المصلحة في سياق تنفيذ مبادرة تحسين السلامة. ونهج "سمارت" قد يساعد أصحاب المصلحة على الحفاظ على التركيز والحوافز من خلال ضمان توجيهات واضحة والمساعدة على تحديد أهداف قابلة للتحقيق بهدف تعزيز التنفيذ. وينبغي أن تساهم مبادرات تحسين السلامة في وضع مجموع حزمة نهج "سمارت" للأهداف والغايات والمؤشرات.

ملاحظة — المعلومات المتعلقة باستخدام نهج Smart ترد في الوثيقة 9856 Doc.

٢-٨-٢ ولدى استعراض الثغرات المحددة، ينبغي لفريق الإعداد النظر في تقييم الأثر من حيث السلامة وفي مدى قدرة الدولة على إجراء التغيير لكل ثغرة (أو مدى سهولة تنفيذ ذلك بالنسبة إليها).

الأثر من حيث السلامة

٣-٨-٢ ينبغي لفريق الإعداد أن يقيم كميّة تحسّن السلامة من خلال إزالة كلّ ثغرة من الثغرات المحددة وأن يولي الأولوية لمبادرات تحسين السلامة الأكثر تأثيراً من حيث السلامة. وفي أفضل الأحوال، ينبغي تطبيق أسلوب كميّ يستخدم منهجيات متعددة. ولكن، قد يكون من الصعب تطبيق تقييم كميّ على جميع مبادرات تحسين السلامة، لأنّ العديد منها يعالج الركيزة الأساسية للسلامة الجوية. ويفضل معارف الخبراء المتخصصين الأعضاء في فريق إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية، يمكن لفريق الإعداد وضع قائمة بالإجراءات المحتملة بحيث يكون لها أكبر تأثير على السلامة.

سهولة التنفيذ

٤-٨-٢ رغم أنّه ينبغي لفريق الإعداد النظر في الأثر من حيث السلامة كأسلوب أساسي لتحديد الأولوية في قائمة مبادرات تحسين السلامة المحتملة، إلاّ أنّه ينبغي لها أيضاً أن تقيم قدرة الجهات المعنية على إجراء التغييرات والتكيف مع وضع جديد. وينبغي أن يشمل تقييم القدرة على إجراء التغيير ما يلي:

(أ) وجود رغبة سياسية في التغيير؛

(ب) وتوفّر الموارد اللازمة لتنفيذ التغيير.

٥-٨-٢ باستخدام قائمة مبادرات تحسين السلامة، ينبغي لفريق الإعداد أن يحدد المبادرات التي ينبغي تطبيقها في المقام الأول. وينبغي أن تتضمن القائمة مجموعة إجراءات قابلة للإدارة تمثل الخطوات اللازمة للمضيّ قدماً نحو تحقيق أهداف السلامة الوطنية (وغاياتها ذات الصلة). وقد كشفت عمليات مراجعة المحاولات الفاشلة للجهود السابقة لتحسين السلامة أنه ينبغي وضع الخطط الاستراتيجية لكي تحدد الأنشطة المتعاقبة التي يمكن تحقيقها. وينبغي أن يختار فريق الإعداد مبادرات تحسين السلامة التي من شأنها أن تستوجب تحولات كبيرة في النظام الجوي في وقت زمني قصير. وينبغي أن يحدد أسلوباً تدرجياً لإتمام عملية التنفيذ (باتباع جميع الخطوات المبينة في الشكل ١-٢).

٦-٨-٢ ونتيجة للخطوة ٦، ينبغي أن يصدر فريق الإعداد قائمة ذات أولوية بمبادرات تحسين السلامة. وتشكل هذه القائمة خطة العمل الرامية إلى تحقيق أهداف السلامة الجوية (والغايات ذات الصلة). وبمجرد وضع قائمة ذات أولوية بمبادرات تحسين السلامة الممكنة، يكون فريق الإعداد جاهزاً لبدء صياغة الخطة الوطنية للسلامة الجوية. وهذه الخطة الوطنية هي الوثيقة الرئيسية لتقديم استراتيجية السلامة الوطنية وتنفيذ مبادرات تحسين السلامة على الصعيد الوطني.

^٢ وضعه جورج ت. دوران في عام ١٩٨١.

٧-٨-٢ ولا يتعين أن تتضمن الخطة الوطنية للسلامة الجوية جميع الإجراءات التي ستدعم كل مبادرة من مبادرات تحسين السلامة بالتفصيل؛ ويمكن تقديم بعض مبادرات تحسين السلامة في وثيقة قائمة بذاتها تتضمن خطة تنفيذ مفصلة (مثلاً إنشاء هيئة مستقلة للتحقيق في الحوادث والوقائع أو تنفيذ برنامج السلامة الوطني). وينبغي للخطة الوطنية للسلامة الجوية أن توفر ملخصاً لمبادرات تحسين السلامة وما يرتبط بها من إجراءات، والهيئة المسؤولة المكلفة تولي عملية التنفيذ، والأجال الزمنية العامة، والجهات المعنية المشاركة، ومقاييس لقياس التنفيذ، والأولوية الممنوحة لكل مبادرة لتحسين السلامة، ووسيلة رصد التنفيذ والفعالية. ويمكن إدراج رابط أو إشارة مرجعية إلى خطة التنفيذ المفصلة ضمن الخطة الوطنية للسلامة الجوية

٨-٨-٢ وقائمة مبادرات تحسين السلامة ذات الأولوية هي نتاج هذه الخطة.

٩-٢ قياس أداء السلامة (الخطوة ٨)

١-٩-٢ الخطوة النهائية لقياس أداء السلامة تنقسم إلى مهمتين منفصلتين، وهما:
 (أ) تحديد عملية رصد تنفيذ الخطة الوطنية للسلامة الجوية وفعاليتها؛
 (ب) القياس الفعلي لأداء السلامة.
 ٢-٩-٢ وأولاً، ينبغي أن يحدد فريق الإعداد كيف ستقيس الدولة أداء السلامة لرصد تنفيذ الخطة الوطنية للسلامة الجوية ومدى فعاليتها. وفي هذه المرحلة، ينبغي أن يحدد فريق الإعداد جوانب، مثل العمليات الرامية إلى:

(أ) رصد تنفيذ مبادرات تحسين السلامة الواردة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية؛
 (ب) تعقب أداء كل غاية من غايات السلامة الوطنية (بما في ذلك استخدام المؤشرات الواردة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية)؛
 (ج) تزويد أصحاب المصلحة بمعلومات ذات صلة حديثة بشأن التقدم المحرز فيما يتعلق بتحقيق أهداف السلامة الوطنية، وكذا حالة تنفيذ مبادرات تحسين السلامة.

٣-٩-٢ وينبغي لفريق الإعداد أن يحدد أيضاً عملية إدخال تصحيحات وتعديلات على الخطة الوطنية للسلامة الجوية ومبادراتها لتحسين السلامة؛ ومعالجة حالات معينة (مثلاً، اتخاذ الإجراءات اللازمة في حال عدم تحقيق أهداف السلامة الوطنية)؛ وإبلاغ أصحاب المصلحة بهذه النقاط. وينبغي أن يُدرج فريق الإعداد وصفاً لهذه العمليات في جزء مخصص لـ "رصد التنفيذ" في الخطة الوطنية للسلامة الجوية (الرجوع إلى الفقرة ٦-٣-٤ من الفصل الرابع من أجل الاطلاع على إرشادات مفصلة). وهذا الوصف هو نتاج لهذه الخطة.

٤-٩-٢ وبمجرد أن يحدد فريق الإعداد عملية رصد التنفيذ، يحصل على المحتوى اللازم لإنهاء عملية صياغة الخطة الوطنية للسلامة الجوية، والذي يشمل جميع النقاط المشار إليها في الفقرة ١-٢. ويمكن لفريق الإعداد أن يختار استخدام نموذج الخطة الوطنية للسلامة الجوية الوارد في المرفق (أ) بالفصل الرابع أو أن يضع نموذجاً خاصاً به.

٥-٩-٢ ولا ينتهي عمل فريق الإعداد فور الانتهاء من إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية وتقديمها للمؤسسات أو الأفراد المسؤولين عن قيادة عملية التنفيذ. وهنا تبدأ المهمة الثانية لهذه الخطوة، إذ ينبغي أن يقيس فريق الإعداد أداء السلامة لرصد تنفيذ الخطة الوطنية للسلامة الجوية وتقييم مدى فعاليتها الحقيقية من حيث تحسين السلامة على الصعيد الوطني. وينبغي أن يرصد فريق الإعداد بشكل دوري تنفيذ مبادرات تحسين السلامة للتأكد من إنجاز الإجراءات ومن فعاليتها ومن معالجة أي صعوبات في التنفيذ.

٦-٩-٢ ولدى إتمام تنفيذ مبادرات تحسين السلامة، أو قبل إتمامه في حال وجود ما يبرر ذلك (مثل التغيرات التي تطرأ على السياق التشغيلي للدولة نتيجة اضطرابات أو اتجاهات عملية الإعداد، ينبغي لفريق الإعداد (أو أي كيان معين آخر) أن يكرر الخطوات المشار إليها في الشكل ١-٢ لضمان أن تظل الأخطار وثرغرات السلامة، ومشاكل السلامة، وكذا الأهداف والغايات، ذات صلة بالسياق التشغيلي، ولتحديد مبادرات تحسين السلامة الأخرى التي قد يتعين على الدولة إدارتها. ومن شأن ذلك تعزيز التحديث الدوري للخطة الوطنية للسلامة الجوية من أجل معالجة الأخطار وثرغرات السلامة المحددة حديثاً وضمان التحسين المستمر.

ملاحظة — قد يمتد وجود فريق الإعداد طيلة فترة وجود الخطة الوطنية للسلامة الجوية، وقد تتطور عضويته تبعاً لاحتياجاته. وينبغي أن تضع الدولة عملية صيانة بهدف التنسيق والمتابعة المتواصلين لتحديثات مبادرات تحسين السلامة المرتبطة بالخطة الوطنية للسلامة الجوية، بما في ذلك بالنسبة للأشخاص المسؤولين داخل مختلف منظمات أصحاب المصلحة.

٧-٩-٢ وترد في الفصلين الثالث والرابع على التوالي إرشادات مفصلة بشأن إعداد الخطة الإقليمية للسلامة الجوية والخطة الوطنية للسلامة الجوية.

١٠-٢ العلاقة بين الخطة الوطنية للسلامة الجوية وبرنامج السلامة الوطني

١-١٠-٢ برنامج السلامة الوطني هو مجموعة لوائح وأنشطة تهدف إلى تحسين السلامة. ويشمل سلسلة العمليات والأنشطة التي تزود الدولة مجتمعة بالوسائل اللازمة لإدارة السلامة وتوفير مراقبة موجهة بشكل جيد للسلامة. ويشكل برنامج السلامة الوطني الوسيلة التي تلخص بها الدولة مسؤولياتها فيما يتعلق بإدارة السلامة على الصعيد الوطني. وهو يساعد الدولة على جمع البيانات وتحليلها بشكل استباقي، وإجراء تقييمات لمخاطر السلامة لتحديد الأخطار وثرغرات السلامة، وتحديد مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية والتحديات التنظيمية على الصعيد الوطني. وبرنامج السلامة الوطني هو الأساس الذي تستند إليه الدولة لوضع نهج استباقي إزاء السلامة الجوية الوطنية. وأي برنامج سلامة وطني بلغ درجة نضج معينة من حيث التنفيذ والصيانة، ويعتمد اتجاهات ناضجة لتحليل بيانات السلامة، يسمح للدولة بأن تصل إلى هذه المعلومات المتعلقة بالسلامة.

٢-١٠-٢ ولتحديد العلاقة بين الخطة الوطنية للسلامة الجوية وبرنامج السلامة الوطني، وتوجيه عملية إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية، يتعين على الدولة أن تراعي نضج عملية تنفيذ وصيانة برنامج السلامة الوطني وتحسينه المتواصل، بناء على التقييم الذاتي لعملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني ضمن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر في الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج، مع التركيز على الجوانب التالية:

(أ) في حال عدم اعتماد الدولة عناصر ناضجة لتحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني (كما هو مبين في التقييم الذاتي لعملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني)، يتعين عليها إعداد خطنها الوطنية للسلامة الجوية على أساس السيناريو ١ (الرجوع إلى الفقرة ٢-١٠-٤)؛ أو

(ب) في حال اعتماد الدولة عناصر ناضجة لتحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني (كما هو مبين في التقييم الذاتي لعملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني)، يتعين عليها إعداد خطنها الوطنية للسلامة الجوية على أساس السيناريو ٢ (الرجوع إلى الفقرة ٢-١٠-٥).

٣-١٠-٢ ولغرض تحديد العلاقة بين الخطة الوطنية للسلامة الجوية وبرنامج السلامة الوطني، تشمل العناصر الناضجة لتحليل بيانات السلامة ما يلي:

(أ) نظم للإبلاغ الإلزامي والطوعي يضعها الأفراد والمنظمات في الدولة؛

(ب) عملية لتحديد الأخطار وإدارة مخاطر السلامة؛

(ج) أحكام لحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة؛

(د) نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة لتسجيل بيانات السلامة ومعلومات السلامة وتخزينها وتوحيدها والسماح بتحليلها - ويشمل ذلك اليات لتحديد عمليات تخفيف مخاطر السلامة وقياس فعاليتها وتوجيه مضمون الخطة الوطنية للسلامة الجوية.

ملاحظة — بصرف النظر عن نضج عملية تنفيذ وصيانة برنامج السلامة الوطني، أو مستوى نضج عناصر تحليل بيانات السلامة لعملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني، يتعين على الدولة إعداد وتنفيذ خطة وطنية للسلامة الجوية.

٤-١٠-٢ السيناريو ١ — دولة لا تملك عناصر ناضجة لتحليل بيانات السلامة

الدولة التي لا تملك عناصر ناضجة لتحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني قد لا تكون قادرة على جمع البيانات والتحليل وإدارة مخاطر السلامة من أجل تحديد الأخطار وثورات السلامة، وتحديد مخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية. وفي حال كانت جوانب تحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني غير ناضجة بالنسبة لبرنامج السلامة الوطني، فإن ذلك سيقوض قدرة الدولة على استخدام برنامج السلامة الوطني كمصدر لمعلومات السلامة من أجل تحديد الأخطار وثورات السلامة، وتحديد مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية والتحديات التنظيمية لإدراجها في الخطة الوطنية للسلامة الجوية. وسيتعين على الدولة أن تعتمد بشكل كبير جدا على مصادر بيانات أخرى للحصول على هذه المعلومات (مثل الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية). وعلاوة على ذلك، ولأنه يجب على الدولة تنفيذ برنامج وطني للسلامة في إطار مسؤولياتها لإدارة السلامة، ينبغي لها أن تركز على ما يجب أن تدرجه في خطتها الوطنية للسلامة الجوية، فيما يتعلق بتنفيذ وصيانة برنامج السلامة الوطني. والدولة التي لا تملك عناصر ناضجة لتحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني يسري عليها ما يلي:

- أ) تسترشد الخطة الوطنية للسلامة الجوية بالأساس بالخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية. والوثيقتان تساعدان الدول على تحديد الأخطار وثورات السلامة وتحديد مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية والتحديات التنظيمية.
- ب) تركز الخطة الوطنية للسلامة الجوية بالأساس على معالجة التحديات التنظيمية. وفي دولة لم تبلغ مرحلة النضج فيما يتعلق بتنفيذ وصيانة برنامجها الوطني للسلامة، لاسيما فيما يتعلق بجوانب تحليل بيانات السلامة لعملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني، ينبغي أن تتضمن الخطة الوطنية للسلامة الجوية مبادرات لتحسين السلامة بهدف معالجة التحديات التنظيمية وتحسين القدرات التنظيمية (مثل تحسين عملية تحديد الأخطار وإدارة مخاطر السلامة على الصعيد الوطني). وبمجرد معالجة هذه التحديات التنظيمية، ستكون الدولة أكثر قدرة على التخفيف من مخاطر السلامة التشغيلية.
- ج) ينبغي أن يمثل أحد أهداف السلامة الوطنية للخطة الوطنية للسلامة الجوية في تنفيذ برنامج السلامة الوطني والحفاظ عليه. ويتعين أن تتضمن الخطة الوطنية للسلامة الجوية مبادرات تحسين السلامة الجوية التي تشكل خطة عمل ضرورية لزيادة فعالية برنامج السلامة الوطني.

٥-١٠-٢ السيناريو ٢ — دولة تملك عناصر ناضجة لتحليل بيانات السلامة

الدولة التي تملك عناصر ناضجة لتحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني تكون قادرة على تحديد الأخطار وثورات السلامة، وتحديد مخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية. وفي حال كانت جوانب تحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني ناضجة بالنسبة لبرنامج السلامة الوطني، تكون الدولة قادرة على استخدام عملياتها لتحديد الأخطار وإدارة مخاطر السلامة كمصدر لمعلومات السلامة من أجل تحديد الأخطار وثورات السلامة، وتحديد مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية والتحديات التنظيمية لإدراجها في الخطة الوطنية للسلامة الجوية. والدولة التي تملك عناصر ناضجة لتحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني يسري عليها ما يلي:

- أ) تسترشد الخطة الوطنية للسلامة الجوية بالأساس بالبرنامج الوطني للسلامة. ويساعد هذا البرنامج الدولة على تحديد الأخطار وثورات السلامة وتحديد مخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية (مع مراعاة جوانب من الخطة الوطنية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية). ويسمح برنامج السلامة الوطني للدولة بإدارة أنشطتها بطريقة منسقة واستباقية، وقياس أدائها في مجال السلامة، ورصد تنفيذ مبادرات تحسين السلامة ومعالجة أي أخطار ونقائص سلامة يتم تحديدها.
- ب) تمثل الخطة الوطنية للسلامة الجوية أحد أهم الوثائق الصادرة في إطار برنامج السلامة الوطني. والخطة الوطنية للسلامة الجوية هي الوسيلة التي تحدد بها الدولة مبادرات تحسين السلامة وتقود عملية تنفيذها لمعالجة مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية والتحديات التنظيمية المحددة عن طريق عمليات برنامج السلامة الوطني والمستمدة من الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية. وتسمح للدولة أيضا بتحديد أنشطة تعزيز برنامج السلامة الوطني أو بتحقيق أهدافها المتعلقة بالسلامة.
- ج) تكمل الخطة الوطنية للسلامة الجوية برنامج السلامة الوطني. يمكن للدولة أن تستخدم مبادرات تحسين السلامة لإعطاء الأولوية لتحسين عمليات وأنشطة برنامج السلامة الوطني، ولمعالجة مشاكل السلامة الوطنية التي يحددها البرنامج (كالتحديات التنظيمية مثلا). ومعلومات السلامة المجمعة عن طريق برنامج السلامة الوطني يمكن أن تساهم أيضا في خطط وطنية أخرى، مثل خطة الملاحه الجوية.

الفصل الثالث

صياغة الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

١-٣ مبادئ عامة

١-٣-١ يتضمن هذا الفصل إرشادات لمساعدة الهيئات الإقليمية، بما في ذلك المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOS)، في تحديد مضمون الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (RASP). ويردُ في المرفق (أ) نموذج للخطة الإقليمية، ينبغي أن يُعتبر كمثال لا غير. كما ينبغي أن تُعدَّ الخطة الإقليمية للسلامة الجوية بالاستناد إلى التقييم الذاتي للإقليم وأن تتصدى لمخاطر السلامة التشغيلية في الإقليم والتحديات التنظيمية.

١-٣-٢ وتعني عبارة "إقليم" في سياق الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية مجموعة من الدول و/أو الهيئات التي تعمل معاً لتعزيز سلامة الطيران داخل رقعة جغرافية معينة. والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية هي الكيان الإقليمي المسؤول عن إعداد خطة إقليمية متنسقة مع الخطة العالمية ودعم تنفيذها ورصدها. وإعداد الخطة الإقليمية ينبغي أن يشمل التشاور مع الدول والقطاع وباقي أصحاب المصلحة الرئيسيين في مجال الطيران. كما ينبغي أن تتوافق جميع الخطط الوطنية للسلامة الجوية في الإقليم وتُنسَق مع الخطة الإقليمية ومع باقي الجهود الرامية إلى تعزيز سلامة الطيران. وتتاح نسخ من الخطط الإقليمية الحالية للسلامة الجوية في مكتبة الخطة العالمية للسلامة الجوية على الرابط الشبكي: www.icao.int/RASP.

٢-٣ مضمون الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

١-٢-٣ ينبغي أن تتضمن الخطة الإقليمية الأقسام التالية كحد أدنى:

- أ) مقدمة؛
- ب) الغرض من الخطة الإقليمية، وصلتها بالخطط الوطنية للسلامة الجوية للدول التي يتألف منها الإقليم والخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- ج) التوجه الاستراتيجي للإقليم لإدارة السلامة في مجال الطيران على الصعيد الإقليمي لفترة زمنية محددة، بما في ذلك الأهداف والغايات والمؤشرات الإقليمية في مجال السلامة؛
- د) وصف لمخاطر السلامة التشغيلية الإقليمية ومبادرات تحسين السلامة الرامية إلى معالجتها؛
- هـ) وصف للتحديات التنظيمية ولمبادرات تحسين السلامة الرامية إلى تجاوزها؛
- و) وصف للطريقة التي يعتمد عليها الإقليم في قياس أداء السلامة لرصد تنفيذ الخطة الإقليمية ومدى فعاليتها.

٣-٣ تفاصيل أقسام الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

مقدمة الخطة الإقليمية

- ١-٣-٣ ينبغي إدراج ما يلي لدى صياغة المقدمة (أو التمهيد):
- (أ) لمحة عامة عن الخطة الإقليمية، بما في ذلك هيكلها (الفصول والأقسام ومحتواها)؛
- (ب) مدى التزام الإقليم بالسلامة الجوية وتوفير الموارد للأنشطة (على الصعيد الإقليمي) بغرض تعزيز سلامة الطيران؛
- (ج) الهيئات المسؤولة عن إعداد الخطة الإقليمية وتنفيذها ورصدها؛
- (د) مسائل السلامة في الإقليم؛
- (هـ) غايات وأهداف الإقليم في مجال السلامة؛
- (و) والسياق التشغيلي في الإقليم (يمكن عرضه في شكل جدول) ويشمل على سبيل المثال لا الحصر:
- (١) حجم الحركة في الإقليم وكذا نموها أو انخفاضها المتوقع؛
- (٢) مدى نضج منظومات الطيران في دول الإقليم (مثل التباين فيما بينها من حيث فعالية تنفيذ نظم مراقبة السلامة)؛
- (٣) المخاطر وثورات السلامة المشتركة، والتي يمكن تصنيفها ضمن فئات من قبيل تلك المخاطر والتحديات البيئية والفنية والتنظيمية والبشرية.

ملاحظة — قد يتطور السياق التشغيلي للإقليم خلال فترة صياغة الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (ويكون ذلك مثلاً نتيجة لانخفاض في حجم الحركة بسبب حدوث اضطرابات، أو تغير في تشكيلة مستخدمي النظام نتيجة دخول كيانات جديدة في نظام الفضاء الجوي، أو نشأة قطاعات في الإقليم، مثل مصنعي المعدات الجدد). والتغيرات في السياق التشغيلي قد تؤثر على الأخطار وثورات السلامة المحددة وتكشف الحاجة إلى إجراء تقييم ذاتي جديد وتكييف الخطة الإقليمية للسلامة الجوية وفقاً لذلك (الرجوع إلى الفصل الثاني، الشكل ١-٢).

الغرض من الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

- ٢-٣-٣ ينبغي إدراج ما يلي لدى تحديد الغرض من الخطة الإقليمية:
- (أ) وصف للتوجه الاستراتيجي للإقليم إزاء إدارة السلامة الجوية؛
- (ب) مدة الخطة الإقليمية (انظر ٣-٣-٣ أ (١))؛
- (ج) العلاقة بين الخطة الإقليمية والخطة الوطنية لكل دولة في الإقليم وأحدث طبعة للخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- (د) المبادرات على الصعيد الإقليمي الرامية إلى تحسين السلامة الجوية في كل بلد على حدة وعلى الصعيد الدولي عامة؛
- (هـ) الخطط الأخرى التي رُوِعت لدى إعداد الخطة الإقليمية (مثلاً الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750)، والخطة الإقليمية للملاحة الجوية، والخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP, Doc 10118)، حسب الاقتضاء).

التوجه الاستراتيجي للإقليم لإدارة السلامة الجوية

- ٣-٣-٣ لدى صوغ التوجه الاستراتيجي للإقليم لإدارة السلامة في مجال الطيران، ينبغي إدراج ما يلي:
- (أ) كيفية إعداد الخطة الإقليمية، وإقرارها، بما في ذلك التعاون مع الجهات المعنية (مثل الدول والقطاع والمنظمات الدولية وغير ذلك)؛
- (١) وصف إدارة الخطة الإقليمية؛ ويشمل معدل استعراضها وتحديثها (مثلاً، كأن يجري استعراضها مثلاً كل سنة وتحديثها مرة كل ثلاث سنوات على الأقل)، وينبغي مراعاة المواءمة مع دورة تنقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- (٢) إظهار الحاجة إلى نهج تعاوني لتحديد مشاكل السلامة الإقليمية وتنفيذ مبادرات تحسين السلامة لمعالجتها؛
- (٣) وصف إجراءات تحديد مخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية على صعيد الإقليم؛
- (ب) أهداف وغايات ومؤشرات السلامة الإقليمية (يمكن عرضها في شكل جدول)؛
- (١) شرح الصلات بين أهداف وغايات ومؤشرات السلامة الإقليمية والخطة العالمية للسلامة الجوية (ويتسنى ذلك من خلال الإشارة إلى أهداف وغايات ومؤشرات الخطة العالمية)؛
- (٢) ذكر أي أهداف وغايات ومؤشرات محدّدة للسلامة غير تلك الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، إن وجدت؛
- (ج) كيفية مساهمة مبادرات تحسين السلامة في تحقيق أهداف السلامة على صعيد الإقليم؛
- (١) توضيح الصلات بين أهداف وغايات السلامة الإقليمية ومبادرات تحسين السلامة التي سيُتخذها الإقليم؛
- (٢) توضيح الصلات بين أهداف وغايات ومؤشرات السلامة الإقليمية ومبادرات تحسين السلامة لفرادى الدول (داخل الإقليم) أو المبادرات العامة على الصعيد الدولي؛
- (د) المسائل الناشئة التي قد تحتاج إلى مزيد من التحليل.

مخاطر السلامة التشغيلية على صعيد الإقليم

- ٤-٣-٣ لدى صياغة مخاطر السلامة التشغيلية على صعيد الإقليم، ينبغي إدراج ما يلي:
- (أ) موجز بالحوادث والوقائع الخطيرة التي شهدها الإقليم خلال فترة محدّدة من الزمن، وتلك التي طالت طائرات مسجّلة في دول الإقليم، ولاسيما الطائرات التي تتجاوز كتلتها القصوى ٧٠٠ ٥ كجم أثناء رحلات تجارية منتظمة (يمكن أخذ إحصاءات وبيانات الحوادث والوقائع الخطيرة من قواعد بيانات الدول الخاصة بالحوادث والوقائع أو الحصول عليها باستخدام نظام الإيكاو للإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع (ADREP) بواسطة تطبيق iSTARS المتاح على الموقع <http://www.icao.int/safety/iStars>).
- (ب) فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية (مثلاً، النهج القائم على البيانات) - وينبغي أن تتضمن الخطة الإقليمية للسلامة الجوية جميع فئات الحوادث عالية المخاطر الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية (فئات الحوادث العالمية عالية المخاطر)؛

(ج) مخاطر السلامة التشغيلية الأخرى التي تم تحديدها على صعيد الإقليم، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية (مثل النهج القائم على البيانات). ويجوز أن تتم عملية التحديد بواسطة ما يلي:

- (١) فرادى الدول في الإقليم (مثلاً، عن طريق نظامها الخاص بجمع بيانات السلامة ومعالجتها)؛
- (٢) التحليل الإقليمي (مثل الذي تجريه المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) و/أو المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOO) و/أو المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRG) و/أو المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO)؛
- (٣) مصادر معلومات أخرى — وينبغي أن تشمل مخاطر السلامة التشغيلية الإقليمية مختلف قطاعات الطيران، مثل المطارات والنقل الجوي التجاري والطيران العام وعمليات الهليكوبتر؛
- (د) العوامل الرئيسية وراء فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر التي تم تحديدها في الإقليم؛
- (هـ) وصف لمجموعة لمبادرات تحسين السلامة للتخفيف من المخاطر المقترنة بفئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر وأي مخاطر إقليمية أخرى متعلقة بالسلامة التشغيلية يود الإقليم التخفيف منها عن طريق الخطة الإقليمية للسلامة الجوية؛
- (١) إعداد قائمة بمبادرات تحسين السلامة التي يعتزم الإقليم تنفيذها أو الموجودة قيد التنفيذ للتصدي لجميع ما تم تحديده من فئات حوادث إقليمية عالية المخاطر وغير ذلك من المخاطر الإقليمية المتعلقة بالسلامة التشغيلية (يمكن إدراج القائمة كمرفق)؛
- (٢) تحديد تلك المبادرات التي استُقيت من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (المأخوذة أساساً من خريطة الطريق الخاصة بمخاطر السلامة التشغيلية) إن وجدت؛
- (و) بالنسبة للتصنيف المستخدم في تحديد مخاطر السلامة التشغيلية الإقليمية — يُوصى باستخدام فئات حوادث ووقائع الطائرات المعتمدة من فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو (CICTT)

ملاحظة — ترد في الفصل الثالث من الخطة العالمية للسلامة الجوية معلومات إضافية عن فئات الحوادث العالمية عالية المخاطر. أما المعلومات عن تصنيف (CICTT) فيمكن الاطلاع عليها على الموقع الشبكي للإيكاو في العنوان: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

التحديات التنظيمية

- ٥-٣-٣ لدى صياغة التحديات التنظيمية التي تعالجها الخطة الإقليمية للسلامة الجوية، ينبغي إدراج ما يلي:
- (أ) ملخص للقدرات الفعلية لدول الإقليم في مجال مراقبة السلامة. ويجوز إعداد هذا الملخص عن طريق عرض نتائج آخر الأنشطة التي اضطلعت بها الدول في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة - نهج الرصد المستمر. وترد المعلومات بشأن هذا البرنامج في الإطار الإلكتروني الخاص به على الموقع www.icao.int/usoap.
 - (ب) قائمة ووصف للتحديات التنظيمية المختارة لأغراض الخطة الإقليمية للسلامة الجوية، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية؛
 - (ج) كيفية تحديد تلك المسائل، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، النهج القائم على البيانات. وبالنسبة لعملية التحديد يجوز ما يلي:

- (١) أن تقوم بها فرادى الدول في الإقليم (مثلاً عن طريق نظامها الخاص بجمع بيانات السلامة ومعالجتها)؛
- (٢) أن تستقي من التحليل الإقليمي (مثل الذي تجريه المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، و/أو المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة و/أو المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ و/أو المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع)؛
- (٣) أن تستند إلى التحديات التنظيمية المبيّنة في الخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- (٤) أن تستند إلى لمحة إقليمية لبيانات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وبيانات فرادى الدول لمراقبة السلامة؛

- (د) وصف لمجموعة من مبادرات تحسين السلامة الرامية إلى معالجة التحديات التنظيمية المحددة:
- (١) إعداد قائمة بمبادرات تحسين السلامة التي يعتمز الإقليم تنفيذها، أو الموجودة قيد التنفيذ، لمعالجة جميع التحديات التنظيمية المحددة (يمكن إدراج القائمة كمرفق)؛
 - (٢) تحديد تلك المبادرات التي استُقيت من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (المأخوذة أساساً من خريطة الطريق الخاصة بالتحديات التنظيمية)، عند الاقتضاء.

رصد التنفيذ

- ٦-٣-٣ لدى صياغة القسم الخاص برصد وقياس تنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية ومدى فعاليتها، ينبغي إدراج ما يلي:
- (أ) الوسائل التي يستعملها الإقليم لرصد تنفيذ مبادرات تحسين السلامة المذكورة في الخطة ولقياس أداء النظام الإقليمي للطيران المدن في مجال السلامة لضمان تحقيق النتائج المنشودة؛
 - (ب) كيفية تصحيح وتعديل الخطة الإقليمية وما تتضمنه من مبادرات لتحسين السلامة وكيفية الإبلاغ عن تلك التصحيحات والتعديلات؛
 - (ج) كيفية رصد كل واحد من أهداف السلامة الإقليمية بغرض متابعة الأداء - المؤشرات التي يجري استخدامها لقياس أداء السلامة ينبغي أن تكون، من حيث المبدأ، متسقة مع تلك الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية (أو مرتبطة بها)؛
 - (د) كيفية تزويد الجهات المعنية بآخر المعلومات ذات الصلة عن التقدم المُحرز في بلوغ الغايات والمقاصد في مجال السلامة على صعيد الإقليم وكذا عن الحالة فيما يخص تنفيذ مبادرات تحسين السلامة (لوحة متابعة الأداء مثلاً)؛
 - (هـ) نص توضيحي يتناول ما يلي:

- (١) الأسباب الجذرية لعدم بلوغ أهداف السلامة على صعيد الإقليم؛
- (٢) في حالة اكتشاف مخاطر شديدة في مجال السلامة التشغيلية على صعيد الإقليم، تُتخذ تدابير معقولة للتخفيف منها في أسرع وقت ممكن عملياً، بما قد يؤدي إلى تنقيح غير مبرمج للخطة الإقليمية للسلامة الجوية؛
- (و) إظهار أن الدول اعتمدت نهجاً موحداً، تبعاً للمنوال الذي سطرته المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية أو غيرها من الهيئات الإقليمية ذات الصلة، فيما يخص توفير المعلومات على مستوى الإقليم (أي رفع تقارير من فرادى الدول إلى المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية). وهذا ما يتيح للإقليم معلومات لتقييم مخاطر السلامة التشغيلية باستخدام منهجيات مشتركة؛
- (ز) بيانات الاتصال للاستفسار أو طلب مزيد من المعلومات.

٣-٤ نموذج الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

يعرض المرفق (أ) بهذا الفصل نموذجاً للخطة الإقليمية، الغرض منه تحسين الاتساق بين الخطط الإقليمية على الصعيد الدولي. واستخدام هذا النموذج ليس إلزامياً، كما أن المقصود منه ليس أن يحل محل أحكام الإيكوا الحالية. فالنموذج عبارة عن مثال يساعد في إعداد الخطط الإقليمية للسلامة الجوية بأسلوب موحّد ويبيّن الحد الأدنى المقترح للمضمون الذي يجب أن يتضمنه هذا الدليل، مع توخي ما يكفي من المرونة لاستيعاب الاحتياجات الخاصة لكل إقليم. وينبغي للأقاليم التي تعتمد النموذج أن تتعاون مع دول الإقليم ومع الهيئات الإقليمية ومع المكتب الإقليمي (المكاتب الإقليمية) للإيكوا لضمان الاتساق بين الخطة الإقليمية للسلامة الجوية والخطط الوطنية لدول الإقليم والطبعة الحالية للخطة العالمية للسلامة الجوية. ويمكن للأقاليم أن تتعاون مع المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية في الأقاليم الأخرى حسب الاقتضاء.

٥-٣ القائمة المرجعية للخطط الإقليمية للسلامة الجوية

يقدم المرفق (ب) بهذا الفصل قائمة مرجعية للخطط الإقليمية للسلامة الجوية. ويُعتبر استخدام القائمة المرجعية هذه غير إلزامي وليس المقصود منه استبدال أحكام الإيكاو الموجودة. وتشكل القائمة المرجعية أداةً تعزز تطويراً موحداً للخطط الإقليمية للسلامة الجوية وتتناول الحد الأدنى من المضمون المقترح في هذا الدليل، وفقاً لنموذج "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية" المقدم في المرفق (أ) بهذا الفصل. وتشكل القائمة المرجعية وسيلة لضمان اكتمال "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية"، سواء كانت تستند إلى نموذج "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية" أم لا، وتساعد على تحديد أي مضمون مفقود. ووفقاً للحد الأدنى من مضمون "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية"، تتضمن القائمة المرجعية ما يلي:

- (أ) الإشارة إلى القسم في الفصل الثالث من هذا الدليل حيث يتم وصف الحد الأدنى من المضمون؛
- (ب) الجانب الذي ينبغي تحليله أو السؤال الذي ينبغي الإجابة عليه لتقييم اكتمال مضمون "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية" فيما يتعلق بهذا القسم؛
- (ج) إعداد عمود للمستخدم للتحقق مما إذا كان المضمون المحدد موجوداً في "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية"؛
- (د) إعداد عمود حيث قد يشير المستخدم إلى مكان إيجاد المضمون المحدد في "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية"، في حالة عدم وجوده في نفس القسم مثل نموذج "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية" (مثلاً، قد يتم تغطية موضوع معين في القسم الذي يصف الغرض من "الخطط الإقليمية للسلامة الجوية"، بدلاً من المقدمة).

المرفق (أ) بالفصل الثالث

نموذج الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

القسم الأول: المقدمة

١-١ لمحة عامة عن الخطة الإقليمية للسلامة الجوية^١

يلتزم [الإقليم] بتعزيز السلامة الجوية وتوفير الموارد للأنشطة الداعمة وتوطيد التعاون على المستوى الإقليمي. ويتمثل الغرض من هذه "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" في مواصلة الحد من الوفيات وخطر وقوع الوفيات، وذلك من خلال إعداد وتنفيذ استراتيجية إقليمية للسلامة الجوية. ووجود نظام آمن وقادر على الصمود ومستدام للسلامة الجوية يساهم في التنمية الاقتصادية لـ [الإقليم] والدول الواقعة فيه، وقطاعاتها. وتعزز "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" التنفيذ الفعال لنظم مراقبة السلامة في دول [الإقليم]، واتباع نهج قائم على المخاطر لإدارة السلامة على المستوى الإقليمي وكذلك اتباع نهج منسق للتعاون بين دول الإقليم وقائمة بأسماء الكيانات وقطاع الطيران. ويُحذ أن تقوم جميع الجهات المعنية بدعم وتنفيذ "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" بوصفها استراتيجية إقليمية لمواصلة تحسين السلامة الجوية.

وتتوافق "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" لـ [الإقليم] مع الخطة العالمية للسلامة الجوية للإيكاو (GASP, Doc 10004) والخطط الوطنية للسلامة الجوية للدول في الإقليم.

٢-١ هيكل الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

تقدم الخطة الإقليمية للسلامة الجوية التوجه الإقليمي لإدارة السلامة الجوية على الصعيد الإقليمي لمدة [عدد] سنوات. وتتألف من ٦ أقسام. فإلى جانب المقدمة، تتضمن الخطة الأقسام ما يلي: الغرض من "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"، والتوجه الاستراتيجي لـ [الإقليم] المتبع في إدارة السلامة الجوية على المستوى الإقليمي، والمخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الإقليمية المحددة للخطة الإقليمية للسلامة الجوية لـ [الفترة الزمنية - على سبيل المثال، ٢٠٢٣-٢٠٢٥]، والتحديات التنظيمية المعالجة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"، ووصف لكيفية رصد تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" المدرجة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية".

٣-١ مسؤولية إعداد وتنفيذ ورصد الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

إن [اسم الكيان المسؤول - مثلاً، المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية] مسؤولة عن إعداد الخطة الإقليمية للسلامة الجوية ودعم تنفيذها ورصدها، وذلك بالتعاون مع [أسماء الكيانات - مثلاً، مكتب الإيكاو الإقليمي] ومع قطاع الطيران. وقد تم إعداد "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" بالتشاور مع الدول والمشغلين وباقي أصحاب المصلحة الرئيسيين في الإقليم، وبما يتواءم مع [النسخة الحالية] من الخطة العالمية للسلامة الجوية.

^١ يجوز أيضاً تقديم القسم ١-١ كتمهيد مستقل بذاته.

٤-١ المسائل والأهداف والغايات المتعلقة بالسلامة الإقليمية

تتناول الخطة الإقليمية للسلامة الجوية المسائل المرتبطة بالسلامة الإقليمية التالية:

(١) [ذكر مخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية - مثلا، الحوادث المتعلقة بفقدان السيطرة أثناء الطيران، وغياب القدرة على التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات على المستوى الوطني]؛

(٢) [...]

(٣) [...]

للتناول القضايا المذكورة أعلاه وتعزيز السلامة الجوية على المستوى الإقليمي، يحتوي [الفاصل الزمني] للخطة الإقليمية للسلامة الجوية على الأهداف والغايات التالية:

(١) [ذكر الأهداف والغايات - مثلا، الهدف ١: تحقيق خفض مستمر للمخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية والغاية ١-١: الحفاظ على اتجاه تنازلي لمعدل الحوادث على المستوى الإقليمي]

(٢) [...]

(٣) [...]

٥-١ السياق التشغيلي

كان هناك [عدد] من التحركات في [الإقليم] خلال فترة [السنة - السنة]. ومن المتوقع أن [تزيد/تتخفف] الحركة في الإقليم بنسبة [عدد] في المائة خلال السنوات [x] القادمة.

حققت [عدد] من دول [الإقليم] درجة نقل عن [عدد] في المائة من حيث التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة (CEs) لنظام مراقبة سلامة الدول بحلول نهاية [عام]. واعتبارا من [عام]، كان هناك [عدد] دولة قد نفذت أساس برنامج السلامة الوطني، و[عدد] دولة نفذت برنامجا فعالا من برامج السلامة الوطنية، حسب الاقتضاء، وذلك وفقاً لتشعب نظام الطيران لديها.

وتشمل الأخطار وثورات السلامة المشتركة في [الإقليم] ما يلي: [ذكر الأخطار وثورات السلامة - مثلا، طبيعة التضاريس، والأرصاد الجوية، والبنية الأساسية، والقضايا الاجتماعية السياسية].

القسم الثاني: الغرض من الخطة الإقليمية للسلامة الجوية [الإقليم]

الخطة الإقليمية للسلامة الجوية هي وثيقة التخطيط الرئيسية التي تحتوي على التوجّه الاستراتيجي لـ [الإقليم] لإدارة السلامة الجوية لمدة [عدد] سنة ([عام] إلى [عام]). وتسرد هذه الخطة القضايا المرتبطة بالسلامة الإقليمية وتحدّد أهداف وغايات السلام الإقليمية وتقدم سلسلة من مبادرات تحسين السلامة لتحقيق هذه الأهداف.

وروعيت خطط أخرى عند إعداد الخطة الإقليمية للسلامة الجوية، بما في ذلك ما يلي: [اسم الخطط، عند وجودها].

وقد تم إعداد الخطة الإقليمية للسلامة الجوية باستخدام الأهداف والغايات وفئات الحوادث العالمية عالية المخاطر المستمدة من الخطة العالمية للسلامة الجوية (www.icao.int/gasp). ويتم إبراز ذلك في النص، إن انطبق ذلك. وتدعم مبادرات تحسين السلامة الواردة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية تحسين السلامة على مستوى فرادى الدول، فيما يخص الدول في الإقليم، وتسهم في تعزيز السلامة على المستوى الدولي الأوسع نطاقاً. وتشمل الخطة الإقليمية للسلامة الجوية عدة إجراءات ترمي إلى معالجة مشاكل محددة في مجال السلامة ومبادرات موصى بها لتحسين السلامة لفائدة فرادى الدول في الإقليم. ومن المتوقع أن تعتمد دول الإقليم مبادرات تحسين السلامة هذه وأن تدرجها في الخطط الوطنية للسلامة الجوية لديها.

القسم الثالث: التوجه الاستراتيجي [للإقليم] لإدارة السلامة الجوية

تقدم الخطة الإقليمية للسلامة الجوية مبادرات تحسين السلامة التي تم إعدادها استناداً إلى خريطة طريق التحديات التشغيلية (ORG) وخريطة طريق مخاطر السلامة التشغيلية (OPS)، كما تردان في خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية للإيكاو (الوثيقة 10161 Doc) وكذلك القضايا المرتبطة بالإقليم والتي حددتها [ذكر الأساليب - مثلاً، تقييم المخاطر المرتبطة بالسلامة، أنشطة المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية وما إلى ذلك]. ويتولى إعداد وتحديث هذه الخطة [اسم الكيان المسؤول - مثلاً، المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية، وذلك بالتنسيق مع أصحاب المصلحة الرئيسيين في مجال الطيران ويتم تحديثها كل [عدد] سنوات على الأقل.

وتتضمن الخطة الإقليمية للسلامة الجوية أهداف وغايات السلامة الإقليمية التالية التي ترمي إلى إدارة السلامة الجوية، وكذلك سلسلة من المؤشرات لرصد التقدم المحرز نحو تحقيقها. وهي ترتبط بالأهداف والغايات والمؤشرات المذكورة في الخطة العالمية للسلامة الجوية وتشمل الأهداف والغايات والمؤشرات الإضافية للسلامة الإقليمية.

الهدف	الغايات	المؤشرات	الصلة بالخطة العالمية للسلامة الجوية
[ذكر الأهداف]	[ذكر الغايات]	[ذكر المؤشرات]	[ذكر الصلة]
١- مثلاً، تحقيق خفض مستمر	١-١ الحفاظ على اتجاه تنازلي لمعدل الحوادث على المستوى الإقليمي.	١-١-١ عدد الحوادث التي يشهدها الإقليم في كل مليون عملية من عمليات المغادرة.	يرتبط هذا الهدف مباشرة بالهدف الأول للمخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية.
	١-١-٢	١-١-٢ عدد الحوادث التي يشهدها الإقليم بالنسبة للطائرات التي تزيد كتلتها على ٥٧٠٠ كجم والمستخدمه في العمليات التجارية المنتظمة.	
	١-٢	١-٢-١	
	١-٣	١-٣-١	
٢- مثلاً، زيادة التعاون على المستوى الإقليمي	١-٤ بحلول عام ٢٠٢٣، يتعين على الدول التي لا تتوقع الوفاء بأهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية أن تلتزم المساعدة لتعزيز قدراتها في مجال لمراقبة السلامة.	١-٤-١ عدد الدول الرائدة التي تعرض تقديم المساعدة.	يرتبط هذا الهدف مباشرة بالهدف الرابع والغاية ١-٤ من الخطة العالمية للسلامة الجوية.
	١-٤-٢	١-٤-٢ عدد الدول التي تلقت المساعدة.	
	١-٤-٣	١-٤-٣ عدد البعثات الخاصة ببناء القدرات بشأن عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع والتي تم إنجازها في الإقليم	
	١-٤-٤	١-٤-٤ عدد البعثات الخاصة ببناء القدرات بشأن عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع والتي تم إنجازها في الإقليم	

الصلة بالخطة العالمية للسلامة الجوية	المؤشرات	الغايات	الهدف
		١-٥ x-٥	-٥
		١-٦ x-٦	-٦

يتم تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" في هذه الخطة من خلال ترتيبات العمل التي تضعها المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية، والأنشطة التي تضطلع بها [قائمة بأسماء الكيانات]، علاوة على القدرات الحالية لمراقبة السلامة و"نظام إدارة السلامة" لمقدمي الخدمات على مستوى فرادى الدول. وقد تم تحديد "مبادرات تحسين السلامة" المستمدة من خريطة طريق الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10161) لتحقيق أهداف السلامة الإقليمية الواردة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية. وترتبط بعض "مبادرات تحسين السلامة" الإقليمية بمبادرات تحسين السلامة الشاملة على المستويين الإقليمي والدولي، وهي تساعد على تعزيز السلامة الجوية على المستويين الإقليمي والدولي. وترد القائمة الكاملة لمبادرات تحسين السلامة في المرفق بالخطة الإقليمية للسلامة الجوية.

كما تتناول "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" المسائل الناشئة التي تتضمن مفاهيم العمليات والتكنولوجيات والسياسات العامة ونماذج الأعمال أو الأفكار التي قد تؤثر على السلامة في المستقبل، حيث لا يوجد ما يكفي من البيانات لإكمال التحليل النموذجي القائم على البيانات. وبسبب غياب البيانات، المسائل الناشئة لا يمكن اعتبارها تلقائياً مخاطر سلامة تشغيلية. ومن المهم أن يظل [الإقليم] متيقظاً إزاء المسائل الناشئة لتحديد الأخطار وثورات السلامة، وجمع البيانات المعنية والعمل بشكل استباقي على إعداد الإجراءات التخفيفية لمعالجة أي أخطار ذات صلة. وتتناول "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" المسائل الناشئة التالية، والتي تم تحديدها بواسطة [وصف العملية - مثلا، تحليل أجرته المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية] للمضي في التحليل:

- (١) [ذكر المسائل الناشئة - مثلا، الطائرات المسيّرة الصغيرة المستخدمة بالقرب من المطارات]
- (٢) [...]
- (٣) [...]

القسم الرابع: المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الإقليمية

تشتمل "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" على "مبادرات تحسين السلامة" التي تتناول المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية على الصعيد الإقليمي، والمستمدة من الدروس المستفادة من الحوادث ومن النهج القائم على البيانات. وتتضمن "مبادرات تحسين السلامة" هذه إجراءات مثل: إعداد السياسات وأنشطة السلامة الموجهة وتحليل بيانات السلامة وعمليات تقييم المخاطر المرتبطة بالسلامة وتعزيز السلامة. وخصّصت أقسام منفصلة لتناول النقل الجوي التجاري والطيران العام من أجل تيسير إتاحة المعلومات للجهات المعنية.

[اسم الكيان المسؤول. مثلاً، المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية] تنشر تقرير سنوياً عن السلامة، يمكن الاطلاع عليه على موقع [ذكر الكيان المسؤول] [إدراج الرابط إلى الموقع، إن وجد]. ويرد في الجداول أدناه ملخص عن الحوادث والوقائع الخطيرة التي شهدتها في [الإقليم]، وتلك الخاصة بالطائرات المسجلة في الدول الواقعة في [الإقليم] المستخدمة في النقل الجوي التجاري والطائرات المستخدمة في الطيران العام.

السنة	الحوادث المميّنة	الحوادث غير المميّنة	الوقائع الخطيرة
وقائع النقل الجوي التجاري في [الإقليم]			
[من سنة لأخرى، المتوسط]			
[السنة الحالية]			
وقائع طائرات الطيران العام في [الإقليم]			
[من سنة لأخرى، المتوسط]			
[السنة الحالية]			

السنة	الحوادث المميّنة	الحوادث غير المميّنة	الوقائع الخطيرة
وقائع تعرضت لها طائرات النقل الجوي التجاري المسجلة في [الإقليم]			
[من سنة لأخرى، المتوسط]			
[السنة الحالية]			
وقائع تعرضت لها طائرات الطيران العام المسجلة في [الإقليم]			
[من سنة لأخرى، المتوسط]			
[السنة الحالية]			

اعتُبرت الأحداث [عدد] التالية من "فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر" على المستوى الإقليمي في السياق [الإقليمي] ذات أولوية قصوى بسبب ما يرتبط بها من أعداد الوفيات ومخاطر وقوع وفيات. وقد تم تحديدها بناء على التحليل المستمد من نُظم الإبلاغ الإلزامي والطوعي، وتقارير التحقيق في الحوادث والوقائع، وأنشطة مراقبة السلامة التي أجرتها الدول في الإقليم خلال السنوات [عدد] الماضية وبرامجها للسلامة الوطنية، وكذلك على أساس التحليل الإقليمي الذي أجرته [ذكر أسماء الكيانات - مثلاً، المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ و/أو المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع] وعلى أساس المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الموضحة في الخطة العالمية للسلامة الجوية.

وفئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر تتوافق مع فئات الحوادث العالمية عالية المخاطر الواردة في [الطبعة الحالية] من الخطة العالمية للسلامة الجوية:

- (١) [ذكر فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر - مثلا، فقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I). وواجه المشغلون حوادث تتعلق بالخروج عن مسار الطيران المقرر، والتي أُبلغت بها دول الإقليم عن طريق نظامها الخاص بجمع بيانات السلامة ومعالجتها]
- (٢) [...]
- (٣) [...]

إلى جانب فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر الواردة أعلاه، جرى تحديد مخاطر السلامة التشغيلية الإقليمية التالية:

- (١) [ذكر مخاطر السلامة التشغيلية الإقليمية الأخرى وتقديم تفسير موجز لأسباب منحها الأولوية - مثلا، الاصطدام بالطيور. وواجه المشغلون حوادث تتعلق بالاصطدام بالطيور في مطارات بالإقليم، والتي أُبلغت بها الدول عن طريق نظامها الخاص بجمع بيانات السلامة ومعالجتها]
- (٢) [...]
- (٣) [...]

تم استخدام فئات حوادث الطيران المستمدة من "فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو" (CICCT) لتقييم فئات المخاطر في عملية تحديد المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية على المستوى الإقليمي. ويمكن الاطلاع على التصنيف الذي أعدّه "فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو" (CICCT) على موقع الإيكاو على الرابط التالي:

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>

ولمعالجة المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الإقليمية المذكورة أعلاه، قام [اسم الكيان المسؤول - مثلا، المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية] بتحديد العوامل المساهمة التالية التي تؤدي إلى فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر و[ذكر أسماء الكيانات] التي ستنفذ سلسلة من مبادرات تحسين السلامة، حيث يُستمد بعضها من خريطة طريق الإيكاو للعمليات (ICAO OPS)، الواردة في خريطة طريق الإيكاو العالمية بشأن السلامة الجوية:

فئات حوادث إقليمية عالية المخاطر ١: [اسم فئة الحوادث - مثلا، فقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I)]

- (١) [ذكر العوامل المساهمة - مثلا، عدم كفاية الإجراءات لإدارة الطيران بفعالية]
- (٢) [...]
- (٣) [...]

فئات حوادث إقليمية عالية المخاطر ٢: [اسم فئة الحوادث]

- (١) [ذكر العوامل المساهمة]
- (٢) [...]
- (٣) [...]

فئات حوادث إقليمية عالية المخاطر [x]: [اسم فئة الحوادث]

- (١) [ذكر العوامل المساهمة]
- (٢) [...]
- (٣) [...]

وترد القائمة الكاملة لمبادرات تحسين السلامة في المرفق بالخطة الإقليمية للسلامة الجوية.

القسم الخامس: التحديات التنظيمية

بالإضافة إلى المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الإقليمية المدرجة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"، قام [ذكر اسم الكيان المسؤول] بتحديد التحديات التنظيمية وسلسلة مبادرات تحسين السلامة، التي اختيرت للخطة الإقليمية للسلامة الجوية، من أجل معالجتها. وقد مُنحت تلك المسائل والمبادرات الأولوية في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" لأنها تهدف إلى تحسين وتعزيز إدارة السلامة الجوية على المستوى الإقليمي. وتحدد الإيكاو العناصر الحاسمة الثمانية لنظام مراقبة السلامة. ويلتزم [الإقليم] بالتنفيذ الفعال لهذه العناصر الحاسمة الثمانية بين جميع دول الإقليم، في إطار مسؤولياتها العامة لمراقبة السلامة، والتي تؤكد التزام [الإقليم] بالسلامة فيما يتعلق بأنشطته في مجال الطيران. وترد العناصر الحاسمة الثمانية في الشكل ١.



الشكل ١: العناصر الحاسمة لنظام الدولة لمراقبة السلامة

تعتبر بعض النقصان في "عنصر حاسم" محدد في نظام مراقبة السلامة شائعة في معظم دول الإقليم وهي مصدر قلق كبير. ويتم معالجة النقصان هذه باعتبارها من القضايا الإقليمية المرتبطة بالسلامة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" بسبب تأثيرها على قدرة الدول على الوفاء بمسؤولياتها المتعلقة بمراقبة السلامة، مما يؤثر على الإقليم برمته.

أما أحدث الأنشطة التي قامت بها الإيكاو، والتي تهدف إلى قياس التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية في نظم مراقبة السلامة لفرادى الدول، في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، فقد أسفرت عن الدرجات التالية، التي تم جمعها باعتبارها المتوسط الخاص بإقليم [الإقليم] برمته:

الدرجة الكلية للتنفيذ الفعال لـ [الإقليم]							
% [X]							
درجة التنفيذ الفعال حسب العنصر الحاسم لـ [الإقليم]							
العنصر الحاسم ١	العنصر الحاسم ٢	العنصر الحاسم ٣	العنصر الحاسم ٤	العنصر الحاسم ٥	العنصر الحاسم ٦	العنصر الحاسم ٧	العنصر الحاسم ٨
%[X]	%[X]	%[X]	%[X]	%[X]	%[X]	%[X]	%[X]
درجة التنفيذ الفعال حسب مجال التدقيق ^٢ لـ [الإقليم]							
التشريع الأساسي للطيران	تنظيم الطيران المدني	إجازة العاملين والتدريب	عمليات الطائرات	صلاحية الطائرات للطيران	التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات	خدمات الملاحة الجوية	المطارات والمساعات الأرضية
%[X]	%[X]	%[X]	%[X]	%[X]	%[X]	%[X]	%[X]

واعتُبرت التحديات التنظيمية [عدد] التالية في السياق [الإقليمي] ذات أولوية قصوى لأنها تؤثر على فعالية ضوابط المخاطر المرتبطة بالسلامة. وقد تم تحديدها بناءً على التحليل المستمر من بيانات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والتقارير عن التحقيق في الحوادث والوقائع، وأنشطة مراقبة السلامة خلال السنوات [عدد] الماضية من دول الإقليم، وبرامجها للسلامة الوطنية، وكذلك على أساس التحليل الإقليمي الذي أجرته [ذكر أسماء الكيانات]. مثلاً، المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ و/أو المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع]. وعادة ما تتسم هذه القضايا بطابع منهجي وتتعلق بالتحديات المرتبطة بالاضطلاع بوظائف الدول لمراقبة السلامة وتنفيذ "برنامج السلامة الوطني" على المستوى الإقليمي ومستوى تنفيذ "نظام إدارة السلامة" من قبل قطاع الطيران في الإقليم. وتراعي هذه العناصر الثقافة والسياسات والإجراءات داخل [أسماء الكيانات] وتلك الخاصة بمقدمي الخدمات. وتتوافق التحديات التنظيمية هذه مع تلك المدرجة في [الطبعة الحالية] من "الخطة العالمية للسلامة الجوية":

(١) [ذكر التحديات التنظيمية وتقديم تفسير موجز لأسباب منحها الأولوية- مثلاً، غياب قدرات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات على المستوى الإقليمي. وفي هذا المجال، سجلت دول الإقليم أدنى درجات التنفيذ الفعال خلال أحدث عمليات التدقيق التي أجرتها الإيكاو في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" وبالتالي تم تصنيفها كمسألة تحظى بأولوية عالية التي ينبغي حلها.]

(٢) [...]

(٣) [...]

ولتناول التحديات التنظيمية المذكورة أعلاه، سيقوم [ذكر أسماء الكيانات] بتنفيذ سلسلة من "مبادرات تحسين السلامة"، حيث يُستمد بعضها من خريطة طريق الإيكاو بشأن العمليات، الواردة في خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10161). وترد القائمة الكاملة لمبادرات تحسين السلامة في المرفق بالخطة الإقليمية للسلامة الجوية.

^٢ مجالات التدقيق الثمانية المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، أي "التشريع الأساسي للطيران ولوائح الطيران المدني" (LEG) وتنظيم الطيران المدني (ORG)؛ إجازة العاملين والتدريب (PEL)؛ عمليات الطائرات (OPS)؛ صلاحية الطائرات للطيران (AIR)؛ التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG)؛ خدمات الملاحة الجوية (ANS)؛ المطارات والمساعات الأرضية (AGA).

القسم السادس: رصد التنفيذ

سيقوم [اسم الكيان المسؤول - مثلاً، المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية] باستمرار برصد تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" المدرجة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" وقياس أداء السلامة في منظومة الطيران المدني على الصعيد الإقليمي، بما يضمن تحقيق النتائج المرجوة، باستخدام الآليات المقدمة في المرفق بهذه الخطة.

وإضافة إلى ما سبق ذكره، سيقوم [اسم الكيان المسؤول] باستعراض "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" كل [عدد] سنوات أو قبل ذلك، إذا لزم الأمر، وذلك لتحديث المعلومات عن مخاطر السلامة التشغيلية المحددة والتحديات التنظيمية و"مبادرات تحسين السلامة" المختارة. وسيقوم [اسم الكيان المسؤول] بشكل دوري باستعراض أداء السلامة للمبادرات الواردة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" للتأكد من تحقيق أهداف السلامة الإقليمية. وإذا لزم الأمر، فإن [اسم الكيان المسؤول] ستسعى للحصول على دعم [أسماء الكيانات] لضمان تنفيذ مبادرات تحسين السلامة في الوقت المناسب لمعالجة مشاكل السلامة الإقليمية. ومن خلال المراقبة الدقيقة لمبادرات تحسين السلامة، سيقوم [ذكر اسم الكيان المسؤول] بإدخال تعديلات على "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" ومبادراتها، إذا لزم الأمر، وتحديث "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" وفقاً لذلك.

وعلاوة على ذلك، سيستخدم [اسم الكيان المسؤول] المؤشرات الواردة في القسم ٣ من هذه الخطة لقياس أداء السلامة في النظام الإقليمي للطيران المدني ومراقبة كل غاية من غايات السلامة الإقليمية. وسينشر تقريراً دوري بشأن السلامة [سنوياً أو كل ثلاث سنوات وما إلى ذلك] لتزويد الجهات المعنية بأحدث المعلومات ذات الصلة عن التقدم المحرز في تحقيق أهداف السلامة الإقليمية وكذلك الوضع القائم لتنفيذ مبادرات تحسين السلامة.

وفي حال عدم تحقيق أهداف السلامة الإقليمية، سيتم تناول الأسباب وعرضها على الجهات المعنية. وإذا حدّد [اسم الكيان المسؤول] المخاطر الحساسة المرتبطة بالسلامة التشغيلية، فسيتم اتخاذ تدابير معقولة للتخفيف من حدتها في أقرب وقت ممكن، مما قد يؤدي إلى تنقيح مبكر للخطة الإقليمية للسلامة الجوية.

وقد اعتمد [اسم الكيان المسؤول] نهجاً موحداً لتيسير تقديم المعلومات من فرادى الدول والجهات المعنية الأخرى على المستوى الإقليمي، ولتحسين مستوى تقديم المعلومات إلى "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية" [وصف المنهجيات التي يتبناها الإقليم]. وهو ما يسمح للإقليم بتلقي المعلومات وتقييم المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية باتباع منهجيات مشتركة.

ويمكن توجيه أي أسئلة عن "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" ومبادراتها، بالإضافة إلى طلبات الحصول على المعلومات، إلى العنوان التالي:

[اسم الكيان المسؤول]

[العنوان البريدي]

[رقم الهاتف]

[رقم الفاكس]

[البريد الإلكتروني]

[الموقع الشبكي]

المرفق بالخطة الإقليمية للسلامة الجوية

مبادرات تحسين السلامة المفضّلة: المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية على الصعيد الإقليمي

فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر X: [اسم فئة الحوادث الإقليمية عالية المخاطر "مثلا "فقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I)]									
الهدف X: [مثلا اسم الهدف الأول: تحقيق انخفاض مستمر في مخاطر السلامة التشغيلية]									
الغاية رقم X-X: [وصف مثلا الغاية ١-١: الحفاظ على اتجاه تنازلي لمعدل الحوادث على المستوى الإقليمي]									
رصد النشاط	الأولوية	المقاييس	المعنية	الكيان المسؤول	الجدول الزمني	الإجراء	مبادرة تحسين السلامة		
<ul style="list-style-type: none"> الإدراج في الدراسة الاستقصائية/لوحة متابعة الأداء الإقليمية أسئلة التقييم الذاتي نهج الرصد المستمر 	مرتفعة	<ul style="list-style-type: none"> عدد حلقات العمل المنعقدة المشاركة في حلقات العمل التغيير في متطلبات التدريب الدول في الإقليم 	<ul style="list-style-type: none"> هيئات الطيران المدني (CAAS) المشغلون مؤسسات التدريب المعتمدة مجالس التحقيق في الحوادث (AIBs) المصنعون المنظمات الإقليمية 	المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	<ul style="list-style-type: none"> من الفصل الأول من عام ٢٠٢٣ إلى الفصل الرابع من عام ٢٠٢٥ 	تنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل بشأن السلامة	<ul style="list-style-type: none"> مثلاً مبادرة تحسين السلامة للعمليات في إطار الإيكو بشأن فقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I) - (الإقليم) - التخفيف من العوامل المساهمة في الحوادث والوقائع المرتبطة بفقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I). 	[اسم مبادرة تحسين السلامة ورقم المبادرة في إطار الإيكو، إن انطبق ذلك]	

مبادرات تحسين السلامة المفصلة: التحديات التنظيمية

التحدي التنظيمي X: [اسم التحدي - غياب قدرات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات على المستوى الإقليمي]							
الهدف X: [تكرار مثلاً اسم الهدف الرابع: توطيد التعاون على المستوى الإقليمي]							
الغاية رقم X-X: [تكرار مثلاً وصف الغاية ٤-١: بحلول عام ٢٠٢٣، يتعين على الدول التي لا تتوقع الوفاء بأهداف الخطة العالمية للسلامة الجوي أن تسعى إلى التماس المساعدة لتعزيز قدراتها في مجال مراقبة السلامة]							
رصد النشاط	الأولوية	المقاييس	الجهات المعنية	الكيان المسؤول	الجدول الزمني	الإجراء	مبادرة تحسين السلامة
[تكرار الآليات الخاصة بالتحقق من تنفيذ مبادرات تحسين السلامة]	[منخفضة/متوسطة/مرتفعة]	[تكرار المقاييس]	[تذكر الجهات المعنية]	[الاسم]	[إدراج الجدول الزمني للإنجاز]	[تقديم وصف للإجراء (الإجراءات)]	[تكرار اسم مبادرة تحسين السلامة ورقم المبادرة في إطار الإيكاو، إن انطبق ذلك]
نتائج "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر بعد عمليات التدقيق المقبلة في الإقليم"	مرتفعة	عدد الدول الزائدة التي تعرض لتقديم المساعدة عدد الدول التي تلقت المساعدة	مجالس التحقيق في الحوادث (AIBs) هيئات الطيران المدني مصنعو الطائرات المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO)	المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية	من الفصل الأول من عام ٢٠٢٣ إلى الفصل الرابع من عام ٢٠٢٥	تحديد الدول الزائدة، من خلال "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية"، وذلك للمساعدة على بناء قدرات الدول على التحقيق في الحوادث والوقائع والتي تحتاج إلى المساعدة	مثلاً، مبادرة تحسين السلامة لتنظيم الطيران المدني في إطار الإيكاو (الإقليم) - إنشاء سلطة مستقلة للتحقيق في الحوادث والوقائع، وفقاً للملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات

^١ قد يرتبط تحد تنظيمي واحد بأهداف و/أو غايات متعددة.

المرفق (ب) بالفصل الثالث

القائمة المرجعية للخطة الإقليمية للسلامة الجوية

الإشارة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (إذا كانت مختلفة عن النموذج)	الإجابة (نعم/لا) أو لا ينطبق	مضمون الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (الجانب المراد تحليله أو السؤال المراد الإجابة عليه)	الفقرة ٣-٣ في الفصل الثالث من الوثيقة رقم Doc 10131 انظر تفاصيل أقسام الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (المرجع)
١-٣-٣ مقدمة الخطة الإقليمية للسلامة الجوية			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم لمحة عامة على الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (RASP)، بما في ذلك هيكلها (الفصول والأقسام ومحتوياتها)؟	(أ) ١-٣-٣
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تلاحظ التزام الإقليم بالسلامة الجوية وبتوفير الموارد للأنشطة (على المستوى الإقليمي) لتعزيز السلامة الجوية؟	(ب) ١-٣-٣
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف الكيانات المسؤولة عن إعداد وتنفيذ ورصد الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (RASP)؟	(ج) ١-٣-٣
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف مسائل السلامة الإقليمية؟	(د) ١-٣-٣
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف أهداف وغايات السلامة الإقليمية؟	(هـ) ١-٣-٣
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف السياق التشغيلي للإقليم؟	(و) ١-٣-٣
٢-٣-٣ الغرض من الخطة الإقليمية للسلامة الجوية			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل يتضمن وصفاً للاتجاه الاستراتيجي للإقليم لإدارة السلامة الجوية؟	(أ) ٢-٣-٣
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تحدد مدة الخطة الإقليمية للسلامة الجوية؟	(ب) ٢-٣-٣
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل يلاحظ العلاقة بين "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" و"الخطة الوطنية للسلامة الجوية" لكل دولة في الإقليم وأحدث طبعة من "الخطة العالمية للسلامة الجوية"؟	(ج) ٢-٣-٣

الإشارة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (إذا كانت مختلفة عن النموذج)	الإجابة (نعم/لا) أو لا ينطبق	مضمون الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (الجانب المُراد تحليله أو السؤال المُراد الإجابة عليه)	الفقرة 3-3 في الفصل الثالث من الوثيقة رقم Doc 10131 انظر تفاصيل أقسام الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (المرجع)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل يشمل مبادرات على المستوى الإقليمي من شأنها أن تدعم تحسين السلامة الجوية على مستوى فرادى الدول وعلى المستوى الدولي على نطاق أوسع؟	3-3-3 (د)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تحدد الخطط الأخرى التي تم النظر فيها في إعداد "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"؟	3-3-3 (هـ)
3-3-3 التوجه الاستراتيجي الذي يتبعه الإقليم لإدارة السلامة الجوية			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف كيف تم إعداد واعتماد "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"، بما في ذلك أي تعاون مع الجهات المعنية؟	3-3-3 (أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف النظم الإدارية للخطة الإقليمية للسلامة الجوية، وهذا يشمل عدد المرات التي يتم استعراضها وتحديثها؟	3-3-3 (أ) (1)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل يوضح أن هناك حاجة إلى نهج تعاوني لتحديد مسائل السلامة الإقليمية وتنفيذ مبادرات تحسين السلامة (SEIs) لمعالجتها؟	3-3-3 (أ) (2)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف العملية المستخدمة لتحديد المخاطر على السلامة التشغيلية الإقليمية والتحديات التنظيمية؟	3-3-3 (أ) (3)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقوم بسررد أهداف وغايات ومؤشرات السلامة الإقليمية؟	3-3-3 (ب)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل يشرح كيف ترتبط أهداف السلامة الإقليمية وغاياتها ومؤشراتها بالخطة العالمية للسلامة الجوية؟	3-3-3 (ب) (1)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا ينطبق	هل تقوم بسررد أي أهداف وغايات ومؤشرات سلامة إقليمية محددة بالإضافة إلى تلك الواردة في "الخطة العالمية للسلامة الجوية"، إن أمكن؟	3-3-3 (ب) (2)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف كيف تساعد "مبادرات تحسين السلامة" في تحقيق أهداف السلامة الإقليمية؟	3-3-3 (ج)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل يفسر العلاقة بين أهداف السلامة الإقليمية، والأهداف مع "مبادرات تحسين السلامة" التي سيتعهد بها الإقليم لتحسين السلامة؟	3-3-3 (ج) (1)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تشرح كيف ترتبط غايات وأهداف السلامة الإقليمية بفرادى "مبادرات تحسين السلامة" (SEIs) للدول (داخل الإقليم) أو المبادرات الشاملة على المستوى الدولي؟	3-3-3 (ج) (2)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقوم بسررد المسائل الناشئة التي قد تتطلب المزيد من التحليل؟	3-3-3 (د)

الإشارة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (إذا كانت مختلفة عن النموذج)	الإجابة (نعم/لا) أو لا ينطبق	مضمون الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (الجانب المُراد تحليله أو السؤال المُراد الإجابة عليه)	الفقرة 3-3 في الفصل الثالث من الوثيقة رقم Doc 10131 انظر تفاصيل أقسام الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (المرجع)
3-3-4 المخاطر على السلامة التشغيلية الإقليمية			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم ملخصاً عن الحوادث والوقائع الخطيرة التي شهدها الإقليم خلال فترة زمنية محددة وتلك التي تشمل طائرات مسجلة في دول الإقليم، خاصة بالنسبة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى عن ٥٧٠٠ كيلوجراماً خلال العمليات التجارية المنتظمة؟	3-3-4 أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم سرداً ووصفاً عن "فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية؟	3-3-4 ب)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل يشرح كيف يتم تحديد المخاطر على السلامة التشغيلية الإقليمية الأخرى، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية؟	3-3-4 ج)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقوم بسرد العوامل المساهمة الرئيسية المؤدية إلى "فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر" المحددة في الإقليم؟	3-3-4 د)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن وصفاً لمجموعة من "مبادرات تحسين السلامة" للتخفيف من حدة المخاطر المرتبطة بفئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر وغير ذلك من مخاطر السلامة التشغيلية التي يود الإقليم التخفيف من حدتها عن طريق الخطة الإقليمية للسلامة الجوية؟	3-3-4 هـ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقوم بسرد "مبادرات تحسين السلامة" التي تخطط للإقليم لتنفيذها، أو أنها بصدد تنفيذها، لمعالجة جميع "فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر" المحددة، وغيرها من مخاطر السلامة التشغيلية؟	3-3-4 هـ) ١)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا ينطبق	هل تحدد تلك "مبادرات تحسين السلامة" المستمدة من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، حيثما ينطبق ذلك؟	3-3-4 هـ) ٢)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف التصنيف المستخدم في عملية تحديد المخاطر على السلامة التشغيلية الإقليمية؟	3-3-4 و)
3-3-5 التحديات التنظيمية			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم ملخصاً عن قدرات مراقبة السلامة الفعالة للدول لدول الإقليم؟	3-3-5 أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن قائمة ووصفاً للتحديات التنظيمية التي تم اختيارها للخطة الإقليمية للسلامة الجوية، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية؟	3-3-5 ب)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تشرح كيف تم تحديدها، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، النهج القائم على البيانات؟	3-3-5 ج)

الإشارة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (إذا كانت مختلفة عن النموذج)	الإجابة (نعم/لا) أو لا ينطبق	مضمون الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (الجانب المُراد تحليله أو السؤال المُراد الإجابة عليه)	الفقرة 3-3 في الفصل الثالث من الوثيقة رقم Doc 10131 انظر تفاصيل أقسام الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (المرجع)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن وصفاً لمجموعة من "مبادرات تحسين السلامة" لمعالجة التحديات التنظيمية المحددة؟	3-3-3 (د)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقوم بسرد "مبادرات تحسين السلامة" التي يعتمدها الإقليم تنفيذها، أو أنه بصدد تنفيذها، لمعالجة جميع التحديات التنظيمية المحددة؟	3-3-3 (د) 1
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا ينطبق	هل تحدد "مبادرات تحسين السلامة" المستمدة من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، إن انطبق ذلك؟	3-3-3 (د) 2
3-3-3 رصد التنفيذ			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تصف الكيفية التي ستراقب بها الإقليم تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" المدرجة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" وكيف ستقيس أداء سلامة النظام الإقليمي للطيران المدني لضمان تحقيق النتائج المرجوة؟	3-3-3 (أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم شرحاً عن كيف سيتم إجراء التصحيحات والتعديلات على "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" و"مبادرات تحسين السلامة" الخاصة بها والإبلاغ عنها؟	3-3-3 (ب)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم شرحاً عن كيف سيتم رصد كل هدف من أهداف السلامة الإقليمية من أجل تتبع الأداء؟	3-3-3 (ج)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن كيف سيتم تزويد الجهات المعنية بمعلومات محدثة عن التقدم المحرز في تحقيق أهداف وغايات السلامة الإقليمية، وكذلك ما وصل إليه تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة"؟	3-3-3 (د)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن نصاً توضيحياً يتناول الوضع التالي: "إذا لم تتحقق أهداف وغايات السلامة الإقليمية، فهل ينبغي تقديم الأسباب الجذرية"؟	3-3-3 (هـ) 1
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن نصاً توضيحياً يتناول الوضع التالي: "إذا حددت الإقليم المخاطر الحساسة على السلامة التشغيلية، فسيتم اتخاذ تدابير معقولة للتخفيف من حدتها في أقرب وقت ممكن، مما قد يؤدي إلى تنقيح غير مقرر للخطة الإقليمية للسلامة الجوية؟"	3-3-3 (هـ) 2
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل يفسر أن الدول قد اتبعت نهجاً موحداً، كما هو موضح من قبل المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية أو غيرها من الكيانات الإقليمية ذات الصلة، لتوفير المعلومات على المستوى الإقليمي؟	3-3-3 (و)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل يشمل معلومات الاتصال للاستفسارات أو مزيد من المعلومات؟	3-3-3 (ز)

الفصل الرابع

صياغة الخطة الوطنية للسلامة الجوية

١-٤ مبادئ عامة

يتضمن هذا الفصل إرشادات لمساعدة الدول في تحديد ما يتعين إدراجه في خططها الوطنية للسلامة الجوية. ويرد في المرفق (أ) بهذا الفصل نموذج للخطة الوطنية ينبغي أن يُتخذ مثلاً لا غير. وينبغي أن تُعد الخطة الوطنية بالاستناد إلى التقييم الذاتي للدولة وأن تتصدى لمخاطر السلامة التشغيلية في الدولة والتحديات التنظيمية. وينبغي أن تربط الدولة بين الخطة الوطنية وبرنامج السلامة الوطني، إن كان قيد التنفيذ، لدى صياغة الخطة.

ملاحظة — ترد في الفصل الثاني إرشادات بخصوص العلاقة بين الخطة الوطنية للسلامة الجوية وبرنامج السلامة الوطني.

٢-٤ مضمون الخطة الوطنية للسلامة الجوية

ينبغي أن تتضمن الخطة الوطنية للسلامة الجوية الأقسام التالية كحد أدنى:

- (أ) مقدمة؛
- (ب) الغرض من الخطة الوطنية للسلامة الجوية، وصلتها بالخطة الإقليمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- (ج) التوجه الاستراتيجي للدولة لإدارة السلامة الجوية على المستوى الوطني لفترة زمنية محددة، بما في ذلك الأهداف والغايات والمؤشرات الوطنية في مجال السلامة؛
- (د) وصف لمخاطر السلامة التشغيلية على الصعيد الوطني ومبادرات تحسين السلامة الرامية إلى معالجتها؛
- (هـ) وصف للتحديات التنظيمية، ومبادرات تحسين السلامة الرامية إلى التصدي لها؛
- (و) وصف للطريقة التي تعتمد عليها الدول في قياس أداء السلامة لرصد تنفيذ الخطة الوطنية ومدى فعاليتها.

٣-٤ تفاصيل أقسام الخطة الوطنية للسلامة الجوية

مقدمة الخطة الوطنية

١-٣-٤ ينبغي إدراج ما يلي لدى صياغة المقدمة (أو التمهيد):

- (أ) لمحة عامة عن الخطة الوطنية بما في ذلك هيكلها (الفصول والأقسام ومحتواها)؛
- (ب) مدى التزام الدولة بالسلامة الجوية وبتوفير الموارد للأنشطة على الصعيد الوطني لتعزيز سلامة الطيران، وذلك من خلال إصدار بيان موقع من هيئة وزارية أو حكومية رفيعة المستوى ممثلة لقطاع الطيران. وإذا كان هذا البيان موجوداً في وثيقة أخرى (مثلاً وثيقة السياسات الوطنية في مجال السلامة)، ينبغي الإحالة إليه في هذا الجزء من الخطة الوطنية للسلامة الجوية؛

- (ج) كيفية ربط الخطة الوطنية للسلامة الجوية ببرنامج السلامة الوطني، إن انطبق ذلك (الرجوع إلى الفقرة ٢-١٠)؛
- (د) الهيئات المسؤولة عن إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية وتطبيقها ورصدها؛
- (هـ) مسائل السلامة على الصعيد الوطني (إذا ورد وصفها في وثيقة أخرى، ينبغي الإشارة إليها كمرجع في هذا الجزء من الخطة الوطنية)؛
- (و) الغايات والأهداف في مجال السلامة على الصعيد الوطني؛
- (ز) السياق التشغيلي على مستوى الدولة (يمكن عرضه في شكل جدول) ويشمل على سبيل المثال لا الحصر:
- (١) حجم الحركة على الصعيد الوطني وكذا نموها أو انخفاضها المتوقع؛
 - (٢) مدى نضج مختلف القطاعات مثل المطارات والنقل الجوي التجاري والطيران العام وعمليات الهليكوبتر؛
 - (٣) المخاطر وثورات السلامة المشتركة، التي يمكن تصنيفها ضمن فئات من قبيل المخاطر والتحديات البيئية والفنية والتنظيمية والبشرية.

ملاحظة — قد يتطور السياق التشغيلي للدولة خلال فترة صياغة الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (ويكون ذلك مثلاً نتيجة لانخفاض في حجم الحركة بسبب حدوث اضطرابات، أو تغير في تشكيلة مستخدمي النظام بسبب دخول كيانات جديدة في نظام الفضاء الجوي، أو نشأة قطاع وطني، مثل مصنع جديد للمعدات). والتغيرات في السياق التشغيلي قد تؤثر على الأخطار وثورات السلامة المحددة وتكشف الحاجة إلى إجراء تقييم ذاتي جديد وتكييف الخطة الإقليمية للسلامة الجوية وفقاً لذلك (الرجوع إلى الفصل الثاني، الشكل ٢-١).

الغرض من الخطة الوطنية للسلامة الجوية

- ٢-٣-٤ ينبغي إدراج ما يلي لدى تحديد الغرض من الخطة الوطنية:
- (أ) وصف للتوجه الاستراتيجي للدولة إزاء إدارة السلامة الجوية؛
 - (ب) مدة الخطة الوطنية (انظر ٣-٣-٤ أ (١))؛
 - (ج) العلاقة بين الخطة الوطنية والخطة الإقليمية وأحدث طبعة للخطة العالمية للسلامة الجوية؛
 - (د) الخطط الوطنية الأخرى التي روعيت لدى إعداد الخطة الوطنية (مثلاً الملاحة الجوية، أو التنمية الاقتصادية، أو البيئة، أو الأمن)، إن انطبق ذلك.

التوجه الاستراتيجي للدولة لإدارة السلامة الجوية

- ٣-٣-٤ لدى صوغ التوجه الاستراتيجي للدولة لإدارة السلامة الجوية على الصعيد الوطني، ينبغي إدراج ما يلي:
- (أ) كيفية إعداد الخطة الوطنية وإقرارها، بما في ذلك أي تعاون مع الجهات المعنية في الداخل والخارج (مثلاً، القطاع، والمنظمات الدولية، وسائر الهيئات الحكومية وغيرها)؛
 - (١) وصف إدارة الخطة الوطنية (وقد يكون ذلك مشمولاً أصلاً في وثيقة برنامج السلامة الوطني)، ومن ذلك معدل تكرار استعراضها وتحديثها (كأن يجري استعراضها مثلاً كل سنة وتحديثها مرة كل ثلاث سنوات على الأقل) وينبغي مراعاة المواءمة مع دورة تنقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية؛

- (٢) تقديم تفسير يوضح ضرورة وجود نهج تعاوني لتحديد مشاكل السلامة الوطنية وتنفيذ مبادرات تحسين السلامة لمعالجتها؛
- (٣) وصف الإجراءات المتبعة في تحديد المخاطر المقترنة بالسلامة التشغيلية على الصعيد الوطني والتحديات التنظيمية - إذا كانت تلك العملية جزءاً من برنامج السلامة الوطني، ينبغي الإشارة إليها في هذا القسم من الخطة الوطنية للسلامة الجوية؛
- (ب) أهداف وغايات ومؤشرات السلامة على الصعيد الوطني (يمكن عرضها في شكل جدول)؛
- (١) شرح الصلات بين أهداف وغايات ومؤشرات السلامة على الصعيد الوطني والخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية (ويتسنى ذلك من خلال الإشارة المرجعية إلى الخطين)؛
- (٢) ذكر أي أهداف وغايات ومؤشرات محددة غير تلك الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، إن وجدت؛
- (ج) كيفية مساهمة مبادرات تحسين السلامة في تحقيق أهداف السلامة على الصعيد الوطني؛
- (١) توضيح الصلات بين أهداف وغايات السلامة على الصعيد الوطني ومبادرات تحسين السلامة على الصعيد الوطني؛
- (٢) توضيح الصلات بين أهداف وغايات السلامة على الصعيد الوطني والمبادرات العامة لتحسين السلامة على الصعيدين الإقليمي والدولي؛
- (د) المسائل الناشئة التي قد تحتاج إلى مزيد من التحليل.

مخاطر السلامة التشغيلية على الصعيد الوطني

٤-٣-٤

لدى صياغة مخاطر السلامة التشغيلية على الصعيد الوطني، ينبغي إدراج ما يلي:

- (أ) موجز بالحوادث والوقائع الخطيرة التي شهدها البلد خلال فترة معينة من الزمن وتلك التي طالت طائرات مسجلة لدى الدولة، ولا سيما الطائرات التي تتجاوز كتلتها القصوى ٥٧٠٠ كغم أثناء رحلات تجارية منتظمة (يمكن أخذ إحصاءات وبيانات الحوادث والوقائع الخطيرة من قواعد بيانات الدول الخاصة بالحوادث والوقائع، أو الحصول عليها باستخدام نظام الإيكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع (ADREP) بواسطة تطبيق iSTARS المتاح على الرابط الشبكي www.icao.int/safety/iStars)؛
- (ب) فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية (مثلاً، النهج القائم على البيانات) - ينبغي أن تتضمن الخطة الوطنية للسلامة الجوية جميع فئات الحوادث عالية المخاطر الواردة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية وفي الخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- (ج) مخاطر السلامة التشغيلية الأخرى التي تم تحديدها على الصعيد الوطني، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية. ويجوز أن يتم التحديد بواسطة ما يلي:
- (١) التحليل الذي تجريه الدولة (مثلاً عن طريق نظامها الخاص بجمع بيانات السلامة ومعالجتها)؛
- (٢) التحليل الإقليمي (مثل الذي تجريه المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية و/أو المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة و/أو المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ و/أو المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع)؛ و/أو
- (٣) مصادر أخرى للمعلومات - ينبغي أن تشمل مخاطر السلامة التشغيلية على الصعيد الوطني مختلف قطاعات الطيران، مثل المطارات والنقل الجوي التجاري والطيران العام وعمليات الهليكوبتر؛
- (د) العوامل الرئيسية وراء فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر التي تم تحديدها في البلد؛
- (هـ) وصف لمجموعة من مبادرات تحسين السلامة للتخفيف من المخاطر المقترنة بفئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر وأي مخاطر وطنية أخرى في مجال السلامة التشغيلية تود الدولة التخفيف منها عن طريق الخطة الوطنية للسلامة الجوية؛

- (١) إعداد قائمة بمبادرات تحسين السلامة التي تعتمدها الدولة تنفيذها أو الموجودة قيد التنفيذ للتصدي لجميع ما تم تحديده من فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر ومن مخاطر وطنية أخرى في مجال السلامة التشغيلية (يمكن إدراج القائمة في مرفق)؛
 - (٢) تحديد تلك المبادرات التي استُقيت من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (المأخوذة أساساً من خريطة الطريق الخاصة بمخاطر السلامة التشغيلية)، إن وجدت؛
 - (٣) الإحالة المرجعية إلى ما يقابلها من مبادرات تحسين السلامة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية، إن وجدت؛
- (و) بالنسبة للتصنيف المستخدم لتحديد مخاطر السلامة التشغيلية على الصعيد الوطني - من المستصوب استخدام فئات حوادث ووقائع الطائرات المعتمدة من فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو (CICCT). ملاحظة - ترد في الفصل الثالث معلومات إضافية عن فئات الحوادث العالمية عالية المخاطر. وأما المعلومات عن تصنيف (CICCT) فيمكن الاطلاع عليها على الموقع الشبكي للإيكاو على الرابط الشبكي <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>

تحديات تنظيمية

- ٥-٣-٤ لدى تناول التحديات التنظيمية في الخطة الوطنية للسلامة الجوية، ينبغي إدراج ما يلي:
- (أ) ملخص بالقدرة الفعلية للدولة في مجال مراقبة السلامة. ويجوز استكمال هذا الملخص بنتائج آخر الأنشطة التي اضطلعت بها الدولة في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة - نهج الرصد المستمر (USOAP CMA). وترد المعلومات بشأن هذا البرنامج في الإطار الإلكتروني الخاص به على الرابط الشبكي www.icao.int/usoap؛
 - (ب) قائمة ووصف للتحديات التنظيمية المنتقاة لأغراض الخطة الوطنية للسلامة الجوية، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية؛
 - (ج) كيفية تحديد تلك المسائل، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، باتباع نهج قائم على البيانات. ويجوز أن تتم عملية التحديد بواسطة ما يلي:
 - (١) التحليل الذي تجريه الدولة (مثلاً عن طريق نظامها الخاص بجمع بيانات السلامة ومعالجتها)؛
 - (٢) أخذه من التحليل الإقليمي (مثل الذي تجريه المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية و/أو المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة و/أو المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ و/أو المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع)؛
 - (٣) الاستناد إلى التحديات التنظيمية المبينة في الخطة العالمية للسلامة الجوية؛ و/أو
 - (٤) الاستناد إلى نتائج التدقيق الذي يجريه البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبيانات الدولة الخاصة بمراقبة السلامة؛
 - (د) وصف لمجموعة من مبادرات تحسين السلامة الرامية إلى التصدي لما تم تحديده من تحديات تنظيمية:
 - (١) إعداد قائمة بمبادرات تحسين السلامة التي تعتمدها الدولة تنفيذها، أو الجاري تنفيذها بالفعل، للتصدي لجميع التحديات التنظيمية المحددة (يمكن إدراج القائمة في مرفق)؛
 - (٢) تحديد تلك المبادرات التي أخذت من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (المستقاة أساساً من خريطة الطريق الخاصة بالتحديات التنظيمية)، إن انطبق ذلك؛
 - (٣) الإحالة المرجعية إلى ما يقابلها من مبادرات تحسين السلامة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية، إن انطبق ذلك.

رصد التنفيذ

- ٤-٣-٦ لدى صياغة القسم الخاص برصد وقياس تنفيذ الخطة الوطنية للسلامة الجوية ومدى فاعليتها، ينبغي إدراج ما يلي:
- (أ) الوسائل التي تستعملها الدولة لرصد تنفيذ مبادرات تحسين السلامة المذكورة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية ولقياس أداء النظام الوطني للطيران المدني في مجال السلامة لضمان تحقيق النتائج المرجوة؛
- (ب) كيفية تصحيح وتعديل الخطة الوطنية للسلامة الجوية وما تتضمنه من مبادرات لتحسين السلامة، وكيفية الإبلاغ عن تلك التصحيحات والتعديلات؛
- (ج) كيفية رصد كل واحد من أهداف السلامة على الصعيد الوطني بغرض متابعة الأداء - ينبغي، من حيث المبدأ، أن تكون المؤشرات المستخدمة لقياس الأداء في مجال السلامة متسقة (أو مرتبطة) مع المؤشرات الواردة في الخطة العالمية أو الخطة الإقليمية للسلامة الجوية؛
- (د) كيفية تزويد الجهات المعنية بآخر المعلومات عن التقدم المحرز في تحقيق أهداف السلامة الوطنية، وكذا عن الحالة فيما يخص تنفيذ مبادرات تحسين السلامة (مثلاً، لوحة متابعة الأداء)؛
- (هـ) نص توضيحي يتناول ما يلي:
- ١) إذا لم يتم الوفاء بأهداف السلامة الوطنية، فيجب تقديم الأسباب الجذرية؛
 - ٢) في حالة اكتشاف مخاطر شديدة في مجال السلامة التشغيلية، تتخذ الدولة تدابير معقولة للتخفيف منها في أسرع وقت ممكن عملياً، ما قد يؤدي إلى تنقيح غير مقرر للخطة الوطنية للسلامة الجوية؛
 - و) إظهار أن الدولة اعتمدت نهجاً موحداً، تبعاً للمنوال الذي سطرته المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية أو غيرها من الهيئات الإقليمية ذات الصلة، وذلك بغرض توفير المعلومات على صعيد الإقليم (مثلاً رفع تقارير إلى المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية). وهذا ما يتيح للإقليم معلومات لتقييم مخاطر السلامة التشغيلية باستخدام منهجيات مشتركة؛
 - ز) عناوين وأرقام الاتصال للاستفسار أو طلب مزيد من المعلومات.

٤-٤ نموذج الخطة الوطنية للسلامة الجوية

يعرض المرفق (أ) بهذا الفصل نموذجاً للخطة الوطنية للسلامة الجوية، الغرض منه هو تحسين الاتساق بين الخطط الوطنية للسلامة الجوية على الصعيد الدولي. واستخدام هذا النموذج ليس إلزامياً، كما أن المقصود منه ليس أن يحل محل أحكام الإيكاو الحالية. فالنموذج عبارة عن مثال يساعد في إعداد الخطط الوطنية بأسلوب موحد ويبين الحد الأدنى المقترح لمضمون هذا الدليل، مع توخي ما يكفي من المرونة لاستيعاب الاحتياجات الخاصة بكل دولة. وينبغي للدول التي تعتمد النموذج أن تتعاون مع الدول الأخرى في الإقليم ومع المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية والمكتب الإقليمي للإيكاو، اللذين تتبعهما لضمان الاتساق بين الخطة الوطنية والخطة الإقليمية والطبعة الحالية للخطة العالمية.

٤-٥ القائمة المرجعية للخطة الوطنية للسلامة الجوية

يعرض المرفق (ب) بهذا الفصل قائمة مرجعية للخطة الوطنية للسلامة الجوية. واستخدام هذه القائمة المرجعية ليس إلزامياً، ولا يقصد منه ليس أن يحل محل أحكام الإيكاو. فالقائمة المرجعية عبارة عن أداة تساعد في إعداد الخطط الوطنية بأسلوب موحد ويبين الحد الأدنى المقترح لمضمون هذ الدليل، بما يتماشى مع نموذج "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" المقدم في المرفق (أ) بهذا المرفق. وتشكل القائمة المرجعية وسيلة للتأكد من اكتمال الخطة الوطنية، سواء كانت تعتمد على نموذج "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" أم لا، وتساعد على تحديد أي مضمون مفقود. ووفقاً للحد الأدنى من مضمون "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"، تتضمن القائمة المرجعية ما يلي:

- (أ) الإشارة إلى القسم في الفصل الرابع بهذا الدليل حيث يتم وصف الحد الأدنى من المضمون؛
- (ب) الجانب الذي ينبغي تحليله أو السؤال الذي ينبغي الإجابة عليه لتقييم اكتمال مضمون "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" المتعلق بهذا القسم؛
- (ج) إعداد عمود للمستخدم للتحقق مما إذا كان المضمون المحدد موجوداً في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"؛
- (د) إعداد عمود حيث يمكن للمستخدم أن يشير إلى مكان وجود المضمون المحدد في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" إذا لم يكن في نفس القسم مثل نموذج "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" (مثلاً، يمكن تغطية موضوع معين في القسم الذي يصف الغرض من "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"، بدلاً من مقدمة).

المرفق (أ) بالفصل الرابع

نموذج الخطة الوطنية للسلامة الجوية

القسم الأول: المقدمة

١-١ نظرة عامة على الخطة الوطنية للسلامة الجوية^١

تلتزم [الدولة] بتعزيز السلامة الجوية وتوفير الموارد للأنشطة الداعمة. ويتمثل الغرض من هذه "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" في مواصلة الحد من الوفيات وخطر وقوع الوفيات، وذلك من خلال إعداد وتنفيذ استراتيجية وطنية للسلامة الجوية. ومن شأن وجود نظام آمن وقادر على الصمود ومستدام في مجال الطيران أن يساهم في التنمية الاقتصادية لـ [الدولة] وقطاعاتها. وتعزز "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" التنفيذ الفعال لنظم مراقبة السلامة في [الدولة]، واتباع نهج قائم على المخاطر لإدارة السلامة وكذلك اتباع نهج منسق للتعاون بين [الدولة] والدول الأخرى. ويتم تشجيع جميع الجهات المعنية على دعم وتنفيذ "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" بوصفها استراتيجية إقليمية لمواصلة تحسين السلامة الجوية. وتتوافق "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" لـ [الدولة] مع الخطة العالمية للسلامة الجوية للإيكاو، (Doc 10004) و[اسم "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"].

[التوقيع]

[الاسم]

[الوظيفة - مثلاً، مدير عام الطيران المدني أو وزير النقل]

٢-١ هيكل الخطة الوطنية للسلامة الجوية

تقدم "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" هذا التوجه الاستراتيجي لإدارة السلامة الجوية على الصعيد الوطني لمدة [عدد] سنوات. وتتألف من ٦ أقسام. فإلى جانب المقدمة، تتضمن الأقسام ما يلي: الغرض من "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"، والتوجه الاستراتيجي لـ [الدولة] لإدارة السلامة الجوية، والمخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الوطنية المحددة لـ [الفترة الزمنية - مثلاً، ٢٠٢٣-٢٠٢٥] الخطة الوطنية للسلامة الجوية، والتحديات التنظيمية التي تم تناولها في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"، ووصف لكيفية رصد تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" المدرجة في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية".

٣-١ العلاقة بين الخطة الوطنية للسلامة الجوية وبرنامج السلامة الوطني

[لا تنطبق الفقرة أدناه سوى على الدول التي لا تملك جوانب ناضجة في تحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني] تتناول "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية المعروضة في "الخطة العالمية للسلامة الجوية" للإيكاو و[اسم الخطة الإقليمية للسلامة الجوية] في ظل غياب جوانب ناضجة في تحليل بيانات السلامة، كما هو مبين في عملية الإيكاو لتقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني الخاص بـ [الدولة]. وتتناول المبادرات المدرجة في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" هذه التحديات التنظيمية وهي تهدف إلى تعزيز القدرات التنظيمية المتعلقة بمراقبة السلامة بفعالية.

^١ - يمكن أيضاً تقديم القسم ١-١ بوصفه تمهيداً قائماً بذاته.

أو

[لا تنطبق الفقرة أدناه سوى على الدول التي تملك جوانب ناضجة في تحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني]

من خلال جوانب تحليل بيانات السلامة لبرنامج السلامة الوطني، كما هو مبين في عملية الإيكاو لتقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني، تستطيع [الدولة] استخدام عملياتها لتحديد الأخطار وإدارة مخاطر السلامة كمصدر لمعلومات السلامة بهدف تحديد الأخطار وثورات السلامة، وتحديد مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية والتحديات التنظيمية لإدراجها في الخطة الوطنية للسلامة الجوية. ويزود برنامج السلامة الوطني الخطة الوطنية للسلامة الجوية بمعلومات عن السلامة. ويسمح "برنامج السلامة الوطني" لـ [الدولة] بإدارة أنشطة الطيران لديها بشكل متسق واستباقي، وقياس أداء السلامة في منظومة الطيران المدني، ورصد تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" الخاصة بالخطة الوطنية للسلامة الجوية ومعالجة مسائل السلامة الوطنية. وتعتبر "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" واحدة من الوثائق الرئيسية المعدة كجزء من وثائق "برنامج السلامة الوطني" في [الدولة]. وهي الوسيلة التي تحدد من خلالها [الدولة] وتقود عملية تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" التي تحددها عمليات "برنامج السلامة الوطني" وتستمد من خريطة طريق الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10161) و[اسم "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"]. كما تسمح لـ [الدولة] بتحديد المبادرات لتعزيز "برنامج السلامة الوطني" أو بخلاف ذلك اللازمة لتحقيق أهدافها في مجال السلامة. كما تساهم المعلومات الاستخباراتية بشأن السلامة التي تم جمعها من خلال "برنامج السلامة الوطني" في خطط وطنية أخرى. ويمكن الاطلاع على مزيد من المعلومات عن "برنامج السلامة الوطني" فيما يخص [الدولة] على [أدراج الرابط بالموقع الإلكتروني].

٤-١ مسؤولية إعداد وتنفيذ ورصد الخطة الوطنية للسلامة الجوية

إن [اسم الكيان المسؤول - مثلاً، هيئة الطيران المدني (CAA)] مسؤولة عن إعداد وتنفيذ ورصد "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"، وذلك بالتعاون مع [أسماء الكيانات] ومع قطاع الطيران الوطني. وتم إعداد "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" بالتشاور مع المشغلين على المستوى الوطني وأصحاب المصلحة الرئيسيين الآخرين في مجال الطيران، وبما يتوافق مع [الطبعة الحالية] من الخطة العالمية للسلامة الجوية [اسم "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"].

٥-١ المسائل والأهداف والغايات المتعلقة بالسلامة الوطنية

تتناول الخطة الوطنية للسلامة الجوية القضايا التالية المرتبطة بالسلامة الوطنية:

(١) [ذكر مخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية - مثلاً، الحوادث المتعلقة بفقدان السيطرة أثناء الطيران، وغياب قدرات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات على المستوى الوطني]؛

(٢) [...]

(٣) [...].

للتناول القضايا المذكورة أعلاه وتعزيز السلامة الجوية على المستوى الإقليمي، تحتوي الخطة الإقليمية للسلامة الجوية للفترة [النطاق الزمني] على الأهداف والغايات التالية:

(١) [ذكر الأهداف والغايات - مثلاً، الهدف ١: تحقيق خفض مستمر للمخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية والغاية ١-١: الحفاظ على اتجاه تنازلي لمعدل الحوادث على المستوى الوطني]

(٢) [...]

(٣) [...].

٦-١ السياق التشغيلي

يوجد [عدد] مطارات معتمدة في [الدولة]، بما في ذلك [عدد] من المطارات الدولية. وقد تم تصنيف المجال الجوي لـ [الدولة] ضمن الفئة [ذكر جميع فئات المجال الجوي]. كانت هناك [عدد] تحركات في [الدولة] خلال الفترة الممتدة من [عام] إلى [عام]. ويوجد حالياً [عدد] "شهادات المشغل الجويين" (AOCs) صادرة عن [الدولة]، ومن ضمنها هناك [عدد] صادرة للمشغلين الذين ينفذون عمليات النقل الجوي التجاري الدولي. ولدى [الدولة] أيضاً [عدد] من المشغلين، الذين يقومون بتشغيل خدمات التاكسي الجوي على المستوى المحلي، بواسطة الطائرات التوربينية الروحية في المقام الأول، وكذلك [عدد] من مشغلي طائرات هليكوبتر. وهناك [عدد] من مهابط طائرات هليكوبتر في [الدولة]. وتشمل الأخطار وثورات السلامة المشتركة في [الدولة] ما يلي: [ذكر الأخطار وثورات السلامة - مثلاً، طبيعة التضاريس، والأرصاد الجوية، والبنى التحتية، والقضايا الاجتماعية السياسية].

القسم الثاني: الغرض من الخطة الوطنية للسلامة الجوية لـ [الدولة]

الخطة الوطنية للسلامة الجوية هي وثيقة التخطيط الرئيسية التي تحتوي على الاتجاه الاستراتيجي لـ [الدولة] في إدارة السلامة الجوية لمدة [عدد] سنوات ([عام] إلى [عام]). وتسرّد هذه الخطة القضايا المرتبطة بالسلامة الوطنية وتحدّد أهداف وغايات السلامة الوطنية وتقدم سلسلة من "مبادرات تحسين السلامة" لتحقيق هذه الأهداف.

وروعيت خطط وطنية أخرى عند إعداد الخطة الوطنية للسلامة الجوية، بما في ذلك ما يلي: [اسم الخطط، إن وُجدت].

وقد تم إعداد "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" باستخدام أهداف وغايات السلامة و"فئات الحوادث عالية المخاطر" المستمدة من الخطة العالمية للسلامة الجوية (www.icao.int/gasp) [اسم الخطة الإقليمية للسلامة الجوية]. ويتم إبراز ذلك في النص، إن انطبق ذلك. وتدعم "مبادرات تحسين السلامة" الواردة في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" تحسين مستوى السلامة على المستويين الإقليمي والدولي على نطاق أوسع. وتشمل الخطة الوطنية للسلامة الجوية عدة إجراءات لمعالجة مسائل سلامة محددة و"مبادرات تحسين السلامة" الموصى بها لفرادى الدول والواردة في [اسم الخطة الإقليمية للسلامة الجوية] (أدرج الرابط إلى الموقع الشبكي، إن وُجد). وقامت [الدولة] باعتماد "مبادرات تحسين السلامة" وإدراجها في هذه الخطة. ويُشار إلى [اسم الخطة الإقليمية للسلامة الجوية] للاطلاع على ما يخص "مبادرات تحسين السلامة"، إن انطبق ذلك.

القسم الثالث: التوجه الاستراتيجي لـ [الدولة] لإدارة السلامة الجوية

[لا تنطبق الفقرة أدناه سوى على الدول التي لا تملك جوانب ناضجة في تحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني] تقدم الخطة الوطنية للسلامة الجوية لمبادرات تحسين السلامة " التي تم إعدادها استناداً إلى خريطة طريق التحديات التنظيمية (ORG) وخريطة طريق مخاطر السلامة التشغيلية (OPS)، كما هو مبين في خريطة طريق الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة 10161 Doc) وكذلك القضايا المرتبطة على نحو محدد بالدولة والتي حدّتها [ذكر الأساليب - مثلًا التشريعات والتوجيهات وما إلى ذلك]. ويتولى إعداد هذه الخطة ومتابعتها [اسم الكيان المسؤول - مثلًا، هيئة الطيران المدني (CAA)]، وذلك بالتنسيق مع جميع أصحاب المصلحة الرئيسيين في مجال الطيران، وتُحدّث كل [عدد] سنوات على الأقل.

أو

[لا تنطبق الفقرة أدناه سوى على الدول التي تملك جوانب ناضجة في تحليل بيانات السلامة في إطار عملية تقييم تنفيذ برنامج السلامة الوطني] تقدم "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" مبادرات تحسين السلامة" التي تحدد بالأساس عن طريق عمليات "برنامج السلامة الوطني"، بما في ذلك عملية تحديد الأخطار وإدارة المخاطر المرتبطة بالسلامة في [الدولة] ونظم جمع بيانات السلامة ومعالجتها، وكذلك الأعمال التي يقوم بها مقدمو الخدمات في إعداد وتنفيذ نظم إدارة السلامة لديهم (SMS). ويتولى إعداد هذه الخطة ومتابعتها [اسم الكيان المسؤول، مثلًا، هيئة الطيران المدني]، بالتنسيق مع أصحاب المصلحة الرئيسيين في مجال الطيران، وتُحدّث على الأقل كل [عدد] سنوات.

وتتضمن "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" أهداف وغايات السلامة الوطنية التالية، لإدارة السلامة الجوية، وكذلك سلسلة من المؤشرات لرصد التقدم المحرز نحو تحقيقها. وهي ترتبط بالأهداف والغايات والمؤشرات المذكورة في الخطة العالمية للسلامة الجوية و[اسم الخطة الإقليمية للسلامة الجوية] وتشمل أهداف وغايات ومؤشرات وطنية إضافية فيما يخص السلامة الإقليمية.

الهدف	الغاية	المؤشرات	الصلة بالخطة العالمية للسلامة الجوية
[ذكر الأهداف]	[ذكر الغايات]	[ذكر المؤشرات]	[ذكر الصلة]
١- مثلًا، تحقيق خفض مستمر للمخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية.	١-١ الحفاظ على اتجاه تنازلي لمعدل الحوادث على المستوى الوطني.	١-١-١ عدد الحوادث التي تشهدها الدولة في كل ١٠٠٠٠ عملية مغادرة.	يرتبط هذا الهدف مباشرةً بالهدف الأول والغاية ١-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية ويرتبط بالهدف الأول والغاية ١-١ من "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية".
	١-١ ×	١-١-٢ عدد الحوادث التي تشهدها الدولة بالنسبة للطائرات التي تزيد كتلتها على ٥٧٠٠ كجم والمستخدمه في العمليات التجارية المنتظمة.	
		١-٢-١ ×	
٢- مثلًا، تعزيز قدرات الدولة لمراقبة السلامة.	١-٢ بحلول عام ٢٠٢٦، تحقيق درجة من التنفيذ الفعال بنسبة ٨٥٪.	١-١-٢ الدرجة الكلية للتنفيذ الفعال للدولة.	يرتبط هذا الهدف مباشرةً بالهدف الأول والغاية ١-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية ويرتبط بالهدف الأول والغاية ١-١ من "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية".
	٢- ×	٢-١-٢ عدد أسئلة البرتوكول ذات الأولوية المنفذة.	
		٣-١-٢ النسبة المئوية لخطط الإجراءات التصحيحية (CAPs) المستكملة.	
		٢-٢ ×	

الصلة بالخطة العالمية للسلامة الجوية	المؤشرات	الغاية	الهدف
		١-٣ ×-٣	-٣
		١-٤ × -٤	-٤
		١-٥ × -٥	-٥
		١-٦ × -٦	-٦

تُنفذ "مبادرات تحسين السلامة" في هذه الخطة من خلال قدرات [الدولة] الحالية في مراقبة السلامة ونُظم إدارة السلامة لدى مقدمي الخدمات. وأما "مبادرات تحسين السلامة" المستمدة من خريطة طريق الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10161) فتُحدّد لتحقيق أهداف السلامة الإقليمية الواردة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية. وترتبط بعض "مبادرات تحسين السلامة" الوطنية بمبادرات تحسين السلامة الشاملة على المستويين الإقليمي والدولي، فضلاً عن كونها تساعد على تعزيز السلامة الجوية على المستوى العالمي. وترد القائمة الكاملة لمبادرات تحسين السلامة في المرفق بالخطة الوطنية للسلامة الجوية.

كما تتناول "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" المسائل الناشئة التي تتضمن مفاهيم العمليات والتكنولوجيات والسياسات العامة ونماذج الأعمال أو الأفكار التي قد تؤثر على السلامة في المستقبل، حيث لا يوجد ما يكفي من البيانات لإكمال التحليل النموذجي القائم على البيانات. وبسبب غياب البيانات، المسائل الناشئة لا يمكن اعتبارها تلقائياً مخاطر سلامة تشغيلية. ومن المهم أن تظل [الدولة] متيقظة إزاء المسائل الناشئة لتحديد الأخطار وثغرات السلامة وجمع البيانات المعنية والعمل بشكل استباقي على إعداد الإجراءات التخفيفية لمعالجة أي أخطار ذات صلة. وتتناول الخطة الوطنية للسلامة الجوية المسائل الناشئة التالية، والتي تم تحديدها بواسطة [وصف العملية - مثلاً، تحليل أجراه مقدمو الخدمات] لإخضاعها لمزيد من التحليل:

(١) [ذكر المسائل الناشئة - مثلاً، الطائرات المسيّرة الصغيرة المستخدمة بالقرب من المطارات]

(٢) [...]

(٣) [...]

القسم الرابع: المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الوطنية

تشتمل الخطة الوطنية للسلامة الجوية على مبادرات تحسين السلامة التي تتناول المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الوطنية والمستمدة من الدروس المستفادة من الحوادث ومن النهج القائم على البيانات. ويجوز أن تتضمن "مبادرات تحسين السلامة" هذه إجراءات مثل: إعداد السياسات والأنشطة الموجهة لمراقبة السلامة وتحليل بيانات السلامة وعمليات تقييم المخاطر المرتبطة بالسلامة وتعزيز السلامة. وخصّصت أقسام منفصلة لتناول النقل الجوي التجاري والطيران العام من أجل تيسير إتاحة المعلومات للجهات المعنية.

تقوم [الدولة] بنشر تقرير سنوي عن السلامة، يمكن الاطلاع عليه على موقع [إدراج الرابط إلى الموقع، إن وجد]. ويرد في الجداول أدناه ملخص عن الحوادث والوقائع الخطيرة التي شهدتها في [الدولة]، وتلك الخاصة بالطائرات المسجلة في [الدولة] الواقعة في [الدولة] المستخدمة في النقل الجوي التجاري والطائرات المستخدمة في الطيران العام.

العام	الحوادث المميّنة	الحوادث غير المميّنة	الوقائع الخطيرة
وقائع النقل الجوي التجاري في [الدولة]			
[من سنة لأخرى، المتوسط]			
[السنة الحالية]			
وقائع طائرات الطيران العام في [الدولة]			
[من سنة لأخرى، المتوسط]			
[السنة الحالية]			

العام	الحوادث المميّنة	الحوادث غير المميّنة	الوقائع الخطيرة
وقائع طائرات النقل الجوي التجاري المسجلة في [الدولة]			
[من سنة لأخرى، المتوسط]			
[السنة الحالية]			
وقائع طائرات الطيران العام المسجلة في [الدولة]			
[من سنة لأخرى، المتوسط]			
[السنة الحالية]			

اعتُبرت الحوادث [عدد] التالية من "فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر" في سياق [الدولة] ذات أولوية قصوى بسبب ما يرتبط بها من عدد الوفيات وخطر وقوع وفيات. وقد حُدّدت بناء على التحليل المستمد من نُظم الإبلاغ الإلزامي والطوعي، وتقارير التحقيق في الحوادث والوقائع، وأنشطة مراقبة السلامة خلال السنوات [عدد] الماضية وبرنامج السلامة الوطني، وكذلك على أساس التحليل الإقليمي الذي أجرته [أسماء الكيانات - مثلاً، المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ و/أو "المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع] وبشأن المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الموضحة في الخطة العالمية للسلامة الجوية.

وتتوافق "فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر" مع تلك المدرجة في [الطبعة الحالية] من الخطة العالمية للسلامة الجوية وكذلك [اسم الخطة الإقليمية للسلامة الجوية]:

(١) [ذكر فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر وتقديم تفسير موجز لأسباب منحها الأولوية - مثلاً، فقدان السيطرة الطيران (LOC-I). وواجه المشغلون حوادث تتعلق بالخروج عن مسار الطيران المقرر، والتي أُبلغت بها دول الإقليم عن طريق نظامها الخاص بجمع بيانات السلامة ومعالجتها]

(٢) [...]

(٣) [...]

إلى جانب فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر المذكورة أعلاه، حُددت مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية التالية:

(١) [ذكر مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية الأخرى وتقديم تفسير موجز لأسباب منحها الأولوية - مثلاً، الاصطدام بطيور. وواجه المشغلون حوادث تتعلق بالاصطدام بطيور، والتي أُبلغت بها دول الإقليم عن طريق نظامها الخاص بجمع بيانات السلامة ومعالجتها]

(٢) [...]

(٣) [...]

واستخدمت فئات حوادث الطيران المستمدة من "فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو" (CICTT) لتقييم فئات المخاطر في عملية تحديد المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية على المستوى الوطني. ويمكن الاطلاع على تصنيف "فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو" (CICTT) على موقع الإيكاو على الرابط التالي: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

ولمعالجة المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الوطنية المذكورة أعلاه، قامت [الدولة] بتحديد العوامل المساهمة التالية التي تؤدي إلى فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر "وستنفذ [ذكر أسماء الكيانات] سلسلة من مبادرات تحسين السلامة، حيث يُستمد بعضها من خريطة طريق الإيكاو للعمليات (ICAO OPS)، الواردة في خريطة طريق الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة 10161 Doc):

فئة الحوادث الوطنية عالية المخاطر ١: [اسم فئة الحوادث - مثلاً، فقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I)]

(١) [ذكر العوامل المساهمة - مثلاً، عدم كفاية إجراءات إدارة الطيران بفعالية]

(٢) [...]

(٣) [...]

فئة الحوادث الوطنية عالية المخاطر ٢: [اسم فئة الحوادث]

(١) [ذكر العوامل المساهمة]

(٢) [...]

(٣) [...]

فئة الحوادث الوطنية عالية المخاطر x: [اسم فئة الحوادث]

(١) [ذكر العوامل المساهمة]

(٢) [...]

(٣) [...]

ترد القائمة الكاملة لمبادرات تحسين السلامة في المرفق بالخطة الوطنية للسلامة الجوية.

القسم الخامس: التحديات التنظيمية

بالإضافة إلى المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الوطنية المدرجة في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"، قامت [الدولة] بتحديد التحديات التنظيمية، وسلسلة مبادرات تحسين السلامة الجوية التي اختير إدراجها في الخطة الوطنية للسلامة الجوية لمعالجتها. وقد مُنحت هذه القضايا الأولوية في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" لأنها تهدف إلى تحسين وتعزيز قدرات [الدولة] لمراقبة السلامة وإدارة السلامة الجوية على المستوى الوطني.

وتحدد الإيكاو العناصر الحاسمة الثمانية لنظام مراقبة السلامة. وتلتزم [الدولة] بالتنفيذ الفعال لهذه العناصر الحاسمة الثمانية، وذلك في إطار مسؤولياتها العامة لمراقبة السلامة، والتي تؤكد التزام [الدولة] بالسلامة فيما يتعلق بأنشطتها في مجال الطيران. وترد العناصر الحاسمة الثمانية في الشكل ١.

أما أحدث الأنشطة التي قامت بها الإيكاو، التي تهدف إلى قياس التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية لنظام [الدولة] لمراقبة السلامة، في إطار "برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة"، فأُسفرت عن الدرجات التالية:



الشكل ١: العناصر الحاسمة لنظام الدولة لمراقبة السلامة

الدرجة الكلية للتنفيذ الفعال							
% [X]							
درجة التنفيذ الفعال حسب العنصر الحاسم							
العنصر الحاسم ١	العنصر الحاسم ٢	العنصر الحاسم ٣	العنصر الحاسم ٤	العنصر الحاسم ٥	العنصر الحاسم ٦	العنصر الحاسم ٧	العنصر الحاسم ٨
% [X]	% [X]	% [X]	% [X]	% [X]	% [X]	% [X]	% [X]
درجة التنفيذ الفعال حسب مجال التدقيق ^٢							
التشريع الأساسي للطيران	تنظيم الطيران المدني	إجازة العاملين والتدريب	عمليات الطائرات	صلاحية الطائرات للطيران	التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات	خدمات الملاحة الجوية	المطارات والمساعات الأرضية
% [X]	% [X]	% [X]	% [X]	% [X]	% [X]	% [X]	% [X]

تحظى التحديات التنظيمية [عدد] في [الدولة] بالأولوية القصوى لأنها تؤثر على فعالية ضوابط مخاطر السلامة. وقد حُددت بناء على التحليل المستمد من بيانات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وتقارير التحقيق في الحوادث والوقائع، وأنشطة مراقبة السلامة خلال [عدد] السنوات الماضية و"برنامج السلامة الوطني"، وكذلك على أساس التحليل الإقليمي الذي تم إجراؤه بواسطة [ذكر أسماء الكيانات] مثلا، "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية" و"المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" و"المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ" و/أو "المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع". وعادة ما تتسم هذه القضايا بطابع منهجي وتتعلق بالتحديات المرتبطة باضطلاع الدولة بوظائفها فيما يخص مراقبة السلامة وتنفيذ "برنامج السلامة الوطني" على المستوى الوطني ومستوى تنفيذ "نظام إدارة السلامة" من قبل مقدمي الخدمات على المستوى الوطني. وتراعي هذه العناصر الثقافة والسياسات والإجراءات داخل [أسماء كيانات الدولة] وتلك الخاصة بمقدمي الخدمات. وتتوافق التحديات التنظيمية هذه مع تلك المدرجة في [الطبعة الحالية] من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" وكذلك [اسم "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"].

(١) [ذكر التحديات التنظيمية وتقديم تفسير موجز لأسباب منحها الأولوية - مثلا، غياب قدرات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات على المستوى الوطني. وفي هذا المجال، سجلت الدولة أدنى درجات التنفيذ الفعال خلال أحدث عمليات التدقيق التي أجرتها الإيكاو في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" وبالتالي تم تصنيفها كمسألة تحظى بأولوية عالية التي ينبغي حلها].

(٢) [...]

(٣) [...]

ولمعالجة التحديات التنظيمية المذكورة أعلاه، ستقوم [ذكر أسماء الكيانات] بتنفيذ سلسلة من "مبادرات تحسين السلامة"، حيث يُستمد بعضها من خريطة طريق الإيكاو بشأن العمليات، الواردة في خريطة طريق الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10161). وترد القائمة الكاملة لمبادرات تحسين السلامة في المرفق بالخطة الوطنية للسلامة الجوية.

^٢ مجالات التدقيق الثمانية المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، أي "التشريع الأساسي للطيران ولوائح الطيران المدني" (LEG) وتنظيم الطيران المدني (ORG)؛ إجازة العاملين والتدريب (PEL)؛ عمليات الطائرات (OPS)؛ صلاحية الطائرات للطيران (AIR)؛ التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG)؛ خدمات الملاحة الجوية (ANS)؛ المطارات والمساعات الأرضية (AGA).

القسم السادس: رصد التنفيذ

ستقوم [الدولة] باستمرار برصد تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" المدرجة في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" وقياس أداء السلامة في النظام الوطني للطيران المدني، بما يضمن تحقيق النتائج المرجوة، باستخدام الآليات المقدمة في المرفق بهذه الخطة.

إضافة إلى ما سبق ذكره، ستقوم [الدولة] باستعراض "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" كل [عدد] سنوات أو قبل ذلك، إذا لزم الأمر، وذلك لتحديث المعلومات عن المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية المحددة والتحديات التنظيمية و"مبادرات تحسين السلامة" المختارة. وسيقوم [اسم الكيان المسؤول (مثلا هيئة الطيران المدني)] بشكل دوري بمراجعة أداء السلامة للمبادرات المدرجة في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية للتأكد من تحقيق أهداف السلامة الإقليمية. وإذا لزم الأمر، فإن [الدولة] ستسعى للحصول على دعم [ذكر أسماء الكيانات - مثلا المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية وقطاع الطيران] لضمان تنفيذ مبادرات تحسين السلامة في الوقت المناسب بهدف معالجة مسائل السلامة الوطنية. ومن خلال المراقبة الدقيقة لمبادرات تحسين السلامة، ستقوم [الدولة] بإدخال تعديلات على "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" ومبادراتها، إذا لزم الأمر، وتحديث الخطة الوطنية للسلامة الجوية وفقا لذلك.

كما ستستخدم [الدولة] المؤشرات الواردة في القسم ٣ من هذه الخطة لقياس أداء السلامة في النظام الوطني للطيران المدني ومراقبة كل غاية من غايات السلامة الوطنية. وسينشر تقرير دوري بشأن السلامة [مثلا سنوياً أو كل ثلاث سنوات وما إلى ذلك] لتزويد الجهات المعنية بأحدث المعلومات ذات الصلة عن التقدم المحرز في تحقيق أهداف السلامة الوطنية وكذلك الوضع القائم لتنفيذ مبادرات تحسين السلامة].

وفي حالة عدم تحقيق أهداف السلامة الوطنية، سيتم تقديم الأسباب الجذرية. وإذا حدّدت [الدولة] المخاطر الحساسة المرتبطة بالسلامة التشغيلية، فسيتم اتخاذ تدابير معقولة للتخفيف من حدّتها في أقرب وقت ممكن، مما قد يؤدي إلى تنقيح مبكر للخطة الوطنية للسلامة الجوية.

وقد اعتمدت [الدولة] نهجاً موحداً لتقديم المعلومات على المستوى الإقليمي، ولتقديم التقارير إلى "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية" [وصف المنهجيات التي يتبناها الإقليم]. وهو ما يسمح للإقليم بتلقي المعلومات وتقييم المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية باتباع منهجيات مشتركة.

ويمكن توجيه أي أسئلة عن "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" ومبادراتها، بالإضافة إلى طلبات الحصول على المعلومات، إلى العنوان التالي:

[اسم الكيان المسؤول]

[العنوان البريدي]

[رقم الهاتف]

[رقم الفاكس]

[البريد الإلكتروني]

[الموقع].

المرفق بالخطة الوطنية للسلامة الجوية

"مبادرات تحسين السلامة" المفصلة: المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية على الصعيد الوطني

فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر X: اسم فئة الحوادث الوطنية عالية المخاطر مثل فقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I)						
الهدف X: [اسم - مثلا، الهدف الأول: تحقيق انخفاض مستمر في مخاطر السلامة التشغيلية] الغاية رقم X-X: [وصف - مثلا الغاية ١-١: الحفاظ على اتجاه تنازلي لمعدل الحوادث على المستوى الوطني]						
رصد النشاط	الأولية	المقاييس	الجهات المعنية	المسؤول	الجدول الزمني	الإجراء
إذكر الآليات الخاصة بالتحقق من تنفيذ مبادرات تحسين السلامة	[منخفضة/متوسطة/مرتفعة]	[إذكر المقاييس]	[إذكر الجهات المعنية]	[الاسم]	[أدراج الجدول الزمني للإنجاز]	[أوصف الإجراء (الإجراءات)]
مراقبة أنشطة تدريب المشغلين ومؤسسات التدريب المعتمدة (ATO).	مرتفعة	<ul style="list-style-type: none"> تحديث برامج التدريب بالتدريب على تقاضي فقدان السيطرة واستعادتها عدد/نسبة الطيارين الذين أكملوا التدريب على تقاضي فقدان السيطرة واستعادتها معدلات حدوث حالات الاضطراب في الإبلاغ الطوعي أحداث تنشيط أداة هز عصا القيادة في تحليل بيانات الطيران الحوادث المرتبطة بفقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I). 	<ul style="list-style-type: none"> المشغلون الجويون مؤسسات التدريب المعتمدة (ATOs) مقدمو منتجات وخدمات أجهزة محاكاة الطيران رابطات الطيارين مفتشو هيئة الطيران المدني 	هيئة الطيران المدني	من الفصل الأول من عام ٢٠٢٣ إلى الفصل الرابع من عام ٢٠٢٥	تتطلب التدريب على تقاضي فقدان السيطرة على الطائرة باستخدام واستعادتها باستخدام برامج التدريب التحولي الكامل للطراز في جهاز محاكاة الطيران، وبرامج التدريب المتكرر
						<p>مثلاً، مبادرة تحسين السلامة للعمليات في إطار الإيكو بشأن فقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I) - (الولتة) - التخفيف من العوامل المساهمة في الحوادث والوقائع المرتبطة بفقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I)</p>

مبادرات تحسين السلامة المفصلة: التحديات التنظيمية

التحدي التنظيمي X: [اسم التحدي - مثلا، غياب قدرات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات على المستوى الوطني]

أ قد يرتبط تحدي تنظيمي بأهداف و/أو غايات متعددة.

الهدف X ^١ : [اسم - مثلاً، الهدف الثاني: تعزيز قدرات مراقبة السلامة في الدول] الغاية رقم X-X أوصف - مثلاً، الغاية ٢-١: بحلول عام ٢٠٢٦، تحقيق درجة من التنفيذ الفعال بنسبة ١٥٪/1						
رصد النشاط	الأولوية	المقاييس	الجهات المعنية	الكيان المسؤول	الجدول الزمني	الإجراء
رصد النشاط [ذكر الأليات الخاصة بالتحقق من تنفيذ مبادرات تحسين السلامة]	الأولوية [منخفضة/متوسطة/ مرتفعة]	[ذكر المقاييس]	[ذكر الجهات المعنية]	[الاسم]	[درج الجدول الزمني للإنجاز]	[تقديم وصف للإجراء [الإجراءات]]
نتائج "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" بعد عمليات التدقيق المقبلة	مرتفعة	<ul style="list-style-type: none"> تحديث نظام التعيين ببرنامج جديدة للتعيين عدد الدورات التدريبية بشأن عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع عدد/النسبة المئوية للموظفين الذين أكملوا تدريب المحققين في الحوادث والوقائع عدد/النسبة المئوية للمحققين الذين أكملوا تدريب المحققين في الحوادث والوقائع عدد/النسبة المئوية للمحققين الذين تم الاحتفاظ بهم لدة تتجاوز ١٢ شهراً بعد التعيين. 	<ul style="list-style-type: none"> مجلس التحقيق في الحوادث (AIB) هيئات الطيران المدني مصنعو الطائرات المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIO) 	مجلس التحقيق في الحوادث	من الفصل الأول من عام ٢٠٢٣ إلى الفصل الرابع من عام ٢٠٢٥	إنشاء نظام فعال لاستقطاب وتعيين وتدريب العدد الكافي والمؤهل من الموظفين والاحتفاظ بهم لدعم عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع
مبادرة تحسين السلامة						مثلاً مبادرة تحسين السلامة لتنظيم الطيران المدني في إطار الإيكافو (الدولة) - إنشاء سلطة مستقلة للتحقيق في الحوادث والوقائع، وفقاً للملحق التحقيق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات

المرفق (ب) بالفصل الرابع

القائمة المرجعية للخطة الوطنية للسلامة الجوية

الإشارة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية (إذا كانت مختلفة عن النموذج)	الإجابة (نعم/لا) أو لا ينطبق ¹	مضمون الخطة الوطنية للسلامة الجوية (NASP) (الجانب المُراد تحليله أو السؤال المُراد الإجابة عليه)	الفقرة ٤-٣ في الفصل الرابع من الوثيقة رقم Doc 10131 انظر تفاصيل أقسام الخطة الوطنية للسلامة الجوية (المرجع)
١-٣-٤ مقدمة الخطة الوطنية للسلامة الجوية			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم نظرة عامة على "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"، بما في ذلك هيكلها (الفصول والأقسام ومحتوياتها)؟	٤-٣-١ أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	وهل تلاحظ التزام الدولة بالسلامة الجوية وتوفير الموارد للأنشطة على المستوى الوطني لتعزيز السلامة الجوية، من خلال إصدار بيان موقع عليه من ممثل رفيع المستوى عن وزارة الطيران أو وكالة حكومية؟	٤-٣-١ ب)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> ينطبق	هل تقدم وصفاً لكيفية ارتباط "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" ببرنامج السلامة الوطني (SSP)، إن انطبق ذلك؟	٤-٣-١ ج)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقوم بسرد الكيانات المسؤولة عن إعداد وتنفيذ ورصد "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"؟	٤-٣-١ د)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن مسائل السلامة الوطنية؟	٤-٣-١ هـ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن أهداف وغايات السلامة الوطنية؟	٤-٣-١ و)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن السياق التشغيلي للدولة؟	٤-٣-١ ز)

¹ (N/A) لا ينطبق.

الإشارة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية (إذا كانت مختلفة عن النموذج)	الإجابة (نعم/لا) أو لا ينطبق	مضمون الخطة الوطنية للسلامة الجوية (NASP) (الجانب المراد تحليله أو السؤال المراد الإجابة عليه)	الفقرة ٣-٤ في الفصل الرابع من الوثيقة رقم Doc 10131 انظر تفاصيل أقسام الخطة الوطنية للسلامة الجوية (المرجع)
٢-٣-٤ الغرض من "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن وصفاً عن الاتجاه الاستراتيجي للدولة لإدارة السلامة الجوية؟	٢-٣-٤ (أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تحدد مدة "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"؟	٢-٣-٤ (ب)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تأخذ علماء بالعلاقة بين "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" و"الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" وأحدث طبعة من "الخطة العالمية للسلامة الجوية"؟	٢-٣-٤ (ج)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا ينطبق	هل تحدد خطط وطنية أخرى التي تم النظر فيها في إعداد "الخطة الوطنية للسلامة الجوية"، إن انطبق ذلك؟	٢-٣-٤ (د)
٣-٣-٤ التوجه الاستراتيجي الذي تتبعه الدولة لإدارة السلامة الجوية			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن كيفية إعداد "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" واعتمادها، بما في ذلك أي شكل من أشكال التعاون مع الجهات المعنية الداخلية والخارجية؟	٣-٣-٤ (أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن النظم الإدارية للخطة الوطنية للسلامة الجوية، وهذا يشمل عدد المرات التي يتم استعراضها وتحديثها؟	٣-٣-٤ (أ) (١)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم شرحاً بأن هناك حاجة إلى اتباع نهج تعاوني لتحديد مسائل السلامة الوطنية وتنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" لمعالجتها؟	٣-٣-٤ (أ) (٢)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن العملية المستخدمة لتحديد المخاطر على السلامة التشغيلية الوطنية والتحديات التنظيمية؟	٣-٣-٤ (أ) (٣)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقوم بسرد أهداف وغايات ومؤشرات السلامة الوطنية؟	٣-٣-٤ (ب)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم شرحاً عن كيفية ارتباط أهداف السلامة الوطنية وغاياتها ومؤشراتها بالخطة العالمية للسلامة الجوية و"الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"؟	٣-٣-٤ (ب) (١)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا ينطبق	هل تقوم بسرد أي أهداف وغايات ومؤشرات محددة في مجال السلامة الوطنية بالإضافة إلى تلك الواردة في "الخطة العالمية للسلامة الجوية"، إن وجدت؟	٣-٣-٤ (ب) (٢)

الإشارة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية (إذا كانت مختلفة عن النموذج)	الإجابة (نعم/لا) أو لا ينطبق	مضمون الخطة الوطنية للسلامة الجوية (NASP) (الجانب المُراد تحليله أو السؤال المُراد الإجابة عليه)	الفقرة ٣-٤ في الفصل الرابع من الوثيقة رقم Doc 10131 انظر تفاصيل أقسام الخطة الوطنية للسلامة الجوية (المراجع)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن كيف تساعد "مبادرات تحسين السلامة" على تحقيق أهداف السلامة الوطنية؟	٣-٣-٤ (ج)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم تفسيراً عن العلاقة بين أهداف السلامة الوطنية، والأهداف مع "مبادرات تحسين السلامة" التي ستتخذ بها الدولة لتحسين مستوى السلامة؟	٣-٣-٤ (ج ١)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم شرحاً عن كيفية ارتباط غايات وأهداف السلامة الوطنية بـ "مبادرات تحسين السلامة" الشاملة على المستوى الإقليمي أو الدولي؟	٣-٣-٤ (ج ٢)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقوم بسرد المسائل الناشئة التي قد تتطلب المزيد من التحليل؟	٣-٣-٤ (د)
٤-٣-٤ المخاطر على السلامة التشغيلية الوطنية			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم ملخصاً عن الحوادث والوقائع الخطيرة التي وقعت في الدولة خلال فترة زمنية محددة وتلك التي تنطوي على طائرات مسجلة في الدولة، خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى عن ٥٧٠٠ كيلوجراماً خلال العمليات التجارية المنتظمة؟	٤-٣-٤ (أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم سرداً ووصفاً عن "فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر"، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية؟	٤-٣-٤ (ب)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم شرحاً عن كيفية تحديد المخاطر الأخرى على السلامة التشغيلية الوطنية، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية؟	٤-٣-٤ (ج)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم سرداً عن العوامل الرئيسية المؤدية إلى "فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر" التي حددتها الدولة؟	٤-٣-٤ (د)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن وصفاً لمجموعة من "مبادرات تحسين السلامة" للتخفيف من حدة المخاطر المرتبطة بفئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر وغير ذلك من مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية التي تود الدولة التخفيف من حدتها عن طريق الخطة الوطنية للسلامة الجوية؟	٤-٣-٤ (هـ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم سرداً عن "مبادرات تحسين السلامة" التي ترمع الدولة تنفيذها، أو أنها بصدد تنفيذها، لمعالجة جميع "فئات الحوادث الوطنية عالية المخاطر" المحددة وغيرها من مخاطر السلامة التشغيلية الوطنية؟	٤-٣-٤ (هـ ١)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا ينطبق	هل تحدد "مبادرات تحسين السلامة" المستمدة من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، حيثما أمكن ذلك؟	٤-٣-٤ (هـ ٢)

الإشارة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية (إذا كانت مختلفة عن النموذج)	الإجابة (نعم/لا) أو لا ينطبق	مضمون الخطة الوطنية للسلامة الجوية (NASP) (الجانب المُراد تحليله أو السؤال المُراد الإجابة عليه)	الفقرة ٣-٤ في الفصل الرابع من الوثيقة رقم Doc 10131 انظر تفاصيل أقسام الخطة الوطنية للسلامة الجوية (المرجع)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا ينطبق	هل توفر مراجع لمؤشرات "مبادرات تحسين السلامة" المقابلة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"، حيثما أمكن ذلك؟	٤-٣-٤ هـ (٣)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن التصنيف المستخدم في عملية تحديد المخاطر على السلامة التشغيلية الوطنية؟	٤-٣-٤ و)
٤-٣-٥ التحديات التنظيمية			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم ملخصاً عن قدرات الدولة على مراقبة السلامة الفعالة؟	٤-٣-٥ أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن قائمة ووصفاً للتحديات التنظيمية التي تم اختيارها للخطة الوطنية للسلامة الجوية"، بما في ذلك أسباب منحها الأولوية؟	٤-٣-٥ ب)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم شرحاً عن كيفية تحديدها، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، النهج القائم على البيانات؟	٤-٣-٥ ج)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن وصفاً عن مجموعة من "مبادرات تحسين السلامة" لمعالجة التحديات التنظيمية المحددة؟	٤-٣-٥ د)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تُدرج "مبادرات تحسين السلامة" التي تعترف الدولة تنفيذها، أو أنها بصدد تنفيذها، لمعالجة جميع التحديات التنظيمية المحددة؟	٤-٣-٥ د) ١)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا ينطبق	هل تحدد تلك "مبادرات تحسين السلامة" المستمدة من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، إن انطبق ذلك؟	٤-٣-٥ د) ٢)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> لا ينطبق	هل توفر مراجع إلى "مبادرات تحسين السلامة" الموازية في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"، إن انطبق ذلك؟	٤-٣-٥ د) ٣)
٤-٣-٦ رصد التنفيذ			
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن كيف ستقوم الدولة برصد تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" المدرجة في "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" وقياس أداء سلامة النظام الوطني للطيران المدني للتأكد من تحقيق النتائج المرجوة؟	٤-٣-٦ أ)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم شرحاً عن كيفية إجراء التصحيحات والتعديلات على "الخطة الوطنية للسلامة الجوية" و"مبادرات تحسين السلامة" الخاصة بها والإبلاغ عنها؟	٤-٣-٦ ب)

الإشارة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية (إذا كانت مختلفة عن النموذج)	الإجابة (نعم/لا) أو لا ينطبق	مضمون الخطة الوطنية للسلامة الجوية (NASP) (الجانب المُراد تحليله أو السؤال المُراد الإجابة عليه)	الفقرة ٤-٣ في الفصل الرابع من الوثيقة رقم Doc 10131 انظر تفاصيل أقسام الخطة الوطنية للسلامة الجوية (المرجع)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم شرحاً عن كيف سيتم رصد كل هدف من أهداف السلامة الوطنية لنتبع الأداء؟	٤-٣-٦ ج
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم وصفاً عن كيف سيتم تزويد الجهات المعنية بأحدث المعلومات عن التقدم المحرز في تحقيق أهداف وغايات السلامة الوطنية، وكذلك ما وصل إليه تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة"؟	٤-٣-٦ د
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن نصاً توضيحياً يتناول الوضع التالي: "إذا لم تتحقق أهداف وغايات السلامة الوطنية، هل ينبغي تقديم الأسباب الجذرية"؟	٤-٣-٦ هـ (١)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تتضمن نصاً توضيحياً يتناول الوضع التالي: "إذا حددت الدولة المخاطر الحساسة على السلامة التشغيلية، فهل سيتم اتخاذ تدابير معقولة للتخفيف من حدتها في أقرب وقت ممكن، مما قد يؤدي إلى تفتيح غير مقرر للخطة الوطنية للسلامة الجوية"؟	٤-٣-٦ هـ (٢)
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تقدم توضيحاً بأن الدولة قد اتبعت نهجاً موحداً، كما هو موضح من قبل "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية" أو غيرها من الكيانات الوطنية المعنية، لتوفير المعلومات على المستوى الإقليمي؟	٤-٣-٦ و
	<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	هل تشمل معلومات الاتصال لإجراء الاستفسارات أو الحصول على مزيد من المعلومات؟	٤-٣-٦ ز

الفصل الخامس

تقديم المعلومات عن الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية

١-٥ قياس أداء السلامة المرتبط بالخطة

١-١-٥ يُقاس أداء السلامة وفقاً للخطة العالمية للسلامة الجوية بمجموعة من المقاييس المحددة بواسطة مؤشرات الخطة ذاتها. وتتضمن العناصر المستخدمة لقياس أداء السلامة، على سبيل المثال لا الحصر: عدد الوفيات ومعدل الحوادث وأسئلة البروتوكول ذات الأولوية (PQs) في نظام مراقبة السلامة وأسئلة البروتوكول التأسيسية في الخطة الوطنية للسلامة الجوية.

٢-١-٥ وبالمثل، يجب على المناطق والدول تحديد مجموعة من المقاييس لقياس أداء السلامة ومستوى الفعالية في الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية، تبعاً، بما يتماشى مع الخطة العالمية للسلامة الجوية.

ملاحظة — دليل رصد تنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية (الوثيقة 10162 Doc) يتضمن إرشادات بشأن مصادر البيانات للمؤشرات المستخدمة لقياس تحقيق أهداف الخطة الإقليمية للسلامة الجوية والخطة الوطنية للسلامة الجوية على التوالي، بناءً على أمثلة المؤشرات الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٢-٥ تقديم المعلومات من الدولة إلى المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية

١-٢-٥ إن تقديم معلومات السلامة وتبادلها هو في صميم قياس أداء السلامة. فعلى المستوى الإقليمي، تُعد المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية منتدى مناسباً لتسهيل تقديم وتبادل معلومات السلامة داخل المنطقة بسبب تكوين عضويتها، والذي يشمل التمثيل من الدول والكيانات الإقليمية والصناعة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر مشغلو الطائرات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية ومشغلو المطارات ومصنعو الطائرات. وتقدم جميع الجهات المعنية هذه المعلومات قيمة عن المخاطر وثغرات السلامة والمسائل الناشئة التي يمكن الاستناد إليها في عملية تحديد الأخطار وإدارة مخاطر السلامة الإقليمية. ويمكن للجهات المعنية، مثل مختلف الدول والمنظمات الدولية، تقديم معلومات من شأنها أن تساعد المنطقة على تحديد ما إذا كانت المبادرات المحددة لتحسين مستوى السلامة تنفذ بشكل كامل.

٢-٢-٥ والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية هي المسؤولة عن رصد وقياس تنفيذ الخطة الإقليمية للسلامة الجوية ومدى فعاليتها، بالتعاون الوثيق مع مكتب (مكاتب) الإيكاو الإقليمي. وكل مجموعة من هذه المجموعات الإقليمية مسؤولة أيضاً عن التقييم المستمر والإبلاغ عن التقدم المحرز في أهداف وغايات السلامة الإقليمية، كما هو موضح في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية، لتحديد ما إذا تحققت في المهلة الزمنية المخصصة لها.

٣-٢-٥ وفي بعض المناطق، يجوز للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، أو لجهة إقليمية أخرى، أن تتسق عملية تقديم المعلومات من مختلف الدول في المنطقة إلى المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية لتجنب ازدواجية الجهود.

٣-٥ تقديم المعلومات من الدولة والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية إلى الإيكاو

١-٣-٥ يعد الإبلاغ بدقة وفي الوقت المناسب عن معلومات السلامة على المستويات الدولية والإقليمية والوطنية أمراً بالغ الأهمية للتحقق مما إذا كانت أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية تتحقق أم لا ولرصد مدى تنفيذ مبادرات تحسين السلامة المستمدة من خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة 10161 Doc).

٢-٣-٥ وكل دولة مسؤولة عن تقديم المعلومات اللازمة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية إلى المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية لتمكين جمع النتائج الإقليمية. وينطوي هذا بشكل أساسي على تقديم المعلومات عن المبادرات الإقليمية المحددة لتحسين السلامة، مثل تنفيذ خطط السلامة الجوية، والتي تتطلب تحسينات على مستوى الدولة ذاتها. وينبغي أن تقدم الدول المعلومات المطلوبة باتباع المنهج النموذجي على النحو تحدده كل مجموعة من المجموعات الإقليمية أو جهة إقليمية مختصة بالأمر. وكما هو مذكور في الفقرة ٢-٥-٣، يمكن تنسيق ذلك بواسطة المجموعة الإقليمية أو جهة إقليمية أخرى لتجنب ازدواجية الجهود.

٤-٥ استخدام لوحات متابعة الأداء الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية في عملية الرصد

١-٤-٥ أعدت الإيكاو لوحة متابعة أداء الخطة العالمية للسلامة الجوية التي ينبغي أن تستخدمها الدول لتقديم المعلومات عن التقدم الذي تحرزه في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. ولوحة متابعة الأداء هذه متاحة للجمهور على موقع الإيكاو الإلكتروني على الرابط الشبكي: www.icao.int/gasp.

٢-٤-٥ وكل دولة مسؤولة عن توفير المعلومات اللازمة في لوحة متابعة الأداء والمواظبة على تحديثها. وتقوم الإيكاو بجمع المعلومات الواردة من مختلف الدول لإعداد لوحات المتابعة الإقليمية، لكل إقليم من أقاليم الإيكاو، وكذلك لكل مجموعة من المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية. ولوحات المتابعة متاحة للجمهور للرجوع إليها، وتستخدم لتوفير أحدث المعلومات إلى مختلف الجهات المعنية عن التقدم المحرز في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية، بما في ذلك مجلس الإيكاو وجمعيته العمومية. ومرة في السنة، تقدم الإيكاو تقارير بشأن التقدم المحرز في تحقيق غايات الخطة العالمية للسلامة الجوية. ويمكن الاطلاع على هذه المعلومات على موقع الإيكاو الإلكتروني على الرابط الشبكي: www.icao.int/gasp.

٥-٥ البوابة الإلكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة

١-٥-٥ أعدت الإيكاو أيضاً موقعاً إلكترونياً مخصصاً على بوابتها المؤمنة لجمع المعلومات عن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة من قبل المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية. ويمكن الاطلاع على معلومات إضافية عن الموقع المخصص للخطة العالمية للسلامة الجوية على موقع الإيكاو الإلكتروني www.icao.int/gasp.

٢-٥-٥ وكل دولة مسؤولة عن تحديث معلوماتها على موقع البوابة المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة. ويجري جمع المعلومات من مختلف الدول من قبل كل مجموعة إقليمية واستخدامها لتحديد الأخطار وثورات السلامة والمسائل الناشئة وإجراء عمليات تقييم لمخاطر السلامة الإقليمية. ومعلومات السلامة المجمعة مفيدة في المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية من أجل تحديث الخطط الإقليمية. ومن المفيد أيضاً أن تراعيها الإيكاو عند نشر الطبقات الجديدة من الخطة العالمية للسلامة الجوية. ويجوز للدول أن تقدم المعلومات بدون تحديد الهوية. فليس الغرض من هذا الموقع تحديد مشاكل السلامة الخاصة بالدولة، بل توفير مجال يسمح للدول بالإبلاغ عن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة إلى المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والإيكاو. وهذا الموقع غير متاح للجمهور كمرجع ولا يمكن الوصول إليه إلا من خلال بيانات تسجيل الدخول المعتمدة.

٣-٥-٥ ومن أجل اتساق عملية تقديم المعلومات، يتم تشجيع الدول والمناطق على استخدام فئات وقائع الطيران التي أعدها فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو (CICTT) عند استيفاء النماذج على البوابة الإلكترونية المؤمنة.

ملاحظة - يمكن الاطلاع على معلومات إضافية فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو على موقع الإيكاو على الإنترنت على العنوان www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx.

٦-٥ الشفافية

لا بد من التحلي بالشفافية فيما يتعلق بالتخطيط الإقليمي والوطني للسلامة الجوية. ويوصى بإتاحة الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية للجمهور (على سبيل المثال على موقع إلكتروني) لتمكين الجهات الأخرى في المنطقة أو الدولة، وجمهور المسافرين بصفة عامة، من الحصول على معلومات سليمة وواقعية عن مختلف المبادرات المتخذة لرفع مستوى السلامة الجوية، بالإضافة إلى معرفة التقدم المحرز في تحقيق الأهداف المحددة.

ISBN 978-92-9275-024-4



9 789292 750244