

نموذج الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

القسم الأول: المقدمة

1-1 لمحة عامة عن الخطة الإقليمية للسلامة الجوية¹

يلتزم 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 والواقع فيها، وقطاعاتها. وتعزز "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" التنفيذ الفعال لنظم مراقبة السلامة في دول ، واتباع نهج قائم على المخاطر لإدارة السلامة على المستوى الإقليمي وكذلك اتباع نهج منسق للتعاون بين دول الإقليم و قطاع 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 مع الخطة العالمية للسلامة الجوية للإيكاو (GASP, Doc 10004) والخطط الوطنية للسلامة الجوية للدول في الإقليم.

2-1 هيكل الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

تقدم الخطة الإقليمية للسلامة الجوية التوجه الإقليمي لإدارة السلامة الجوية على الصعيد الإقليمي لمدة سنوات. وتتألف من 6 أقسام. فألى جانب المقدمة، تتضمن الخطة الأقسام ما يلي: الغرض من "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"، والتوجه الاستراتيجي لـ المتبع في إدارة السلامة الجوية على المستوى الإقليمي، والمخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية الإقليمية المحددة للخطة الإقليمية للسلامة الجوية لـ ، والتحديات التنظيمية المعالجة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية"، ووصف لكيفية رصد تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" المدرجة في "الخطة الإقليمية للسلامة الجوية".

3-1 مسؤولية إعداد وتنفيذ ورصد الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

إن مسؤولية عن إعداد الخطة الإقليمية للسلامة الجوية ودعم تنفيذها ورصدها، وذلك بالتعاون مع ومع قطاع الطيران. وقد تم إعداد" الخطة الإقليمية للسلامة الجوية" بالتشاور مع الدول والمشغلين وباقي أصحاب المصلحة الرئيسيين في الإقليم، وبما يتواءم مع من الخطة العالمية للسلامة الجوية.

¹ يجوز أيضاً تقديم القسم 1-1 كتمهيد مستقل بذاته.

4-1 المسائل والأهداف والغايات المتعلقة بالسلامة الإقليمية

تتناول الخطة الإقليمية للسلامة الجوية المسائل المرتبطة بالسلامة الإقليمية التالية:

(1)

(2)

(3)

للخطة الإقليمية للسلامة الجوية

للتناول القضايا المذكورة أعلاه وتعزيز السلامة الجوية على المستوى الإقليمي، يحتوي على الأهداف والغايات التالية:

(1)

(2)

(3)

5-1 السياق التشغيلي

كان هناك من التحركات في خلال فترة . ومن المتوقع أن الحركة في الإقليم بنسبة في المائة خلال السنوات القادمة.

حققت من دول درجة تقل عن في المائة من حيث التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة (CEs) لنظام مراقبة سلامة الدول بحلول نهاية . واعتباراً من ، كان هناك دولة قد نفذت أساس برنامج السلامة الوطني، و دولة نفذت برنامجاً فعالاً من برامج السلامة الوطنية، حسب الاقتضاء، وذلك وفقاً لتشعب نظام الطيران لديها.

وتشمل الأخطار وثغرات السلامة المشتركة في ما يلي:

القسم الثاني: الغرض من الخطة الإقليمية للسلامة الجوية

الخطة الإقليمية للسلامة الجوية هي وثيقة التخطيط الرئيسية التي تحتوي على التوجّه الاستراتيجي لإدارة السلامة الجوية لمدة سنة () إلى (). وتسرّد 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:

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

إدارة 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 Doc 10161) وكذلك القضايا المرتبطة بالإقليم والتي حددتها هذه الخطة وذلك بالتنسيق مع أصحاب المصلحة الرئيسيين في مجال الطيران ويتم تحديثها كل 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
-1			
-2			
-3			
-4			
-5			
-6			

يتم تنفيذ "مبادرات تحسين السلامة" في هذه الخطة من خلال ترتيبات العمل التي تضعها المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية، والأنشطة التي تضطلع بها ، 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 متيقظاً

إزاء المسائل الناشئة لتحديد الأخطار وثغرات 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 للمضي في التحليل:

(1)

(2)

(3)

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.

تتشر تقرير سنوياً عن السلامة، يمكن الاطلاع عليه على موقع
ويرد في الجداول أدناه ملخص عن الحوادث.

وتلك الخاصة بالطائرات المسجلة في الدول الواقعة في

والوقائع الخطيرة التي شهدتها في

المستخدمة في النقل الجوي التجاري والطائرات المستخدمة في الطيران العام.

السنة	الحوادث المميّنة	الحوادث غير المميّنة	الوقائع الخطيرة
وقائع النقل الجوي التجاري في			
وقائع طائرات الطيران العام في			

السنة	الحوادث المميّنة	الحوادث غير المميّنة	الوقائع الخطيرة
وقائع تعرضت لها طائرات النقل الجوي التجاري المسجلة في			
وقائع تعرضت لها طائرات الطيران العام المسجلة في			

اعتُبرت الأحداث التالية من "فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر" على المستوى الإقليمي في السياق 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 الماضية وبرامجها للسلامة الوطنية، وكذلك على أساس التحليل الإقليمي الذي أجرته 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
للسلامة الجوية:

(1)

(2)

(3)

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

(1)

(2)

(3)

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
العوامل المساهمة التالية التي تؤدي إلى فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر و
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 1:

(1)

(2)

(3)

فئات حوادث إقليمية عالية المخاطر 2:

(1)

(2)

(3)

فئات حوادث إقليمية عالية المخاطر 3:

(1)

(2)

(3)

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 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 الثمانية بين جميع دول الإقليم، في إطار مسؤولياتها العامة لمراقبة السلامة، والتي تؤكد التزام يتعلق بأنشطته في مجال الطيران. وترد العناصر الحاسمة الثمانية في الشكل 1.



الشكل 1: العناصر الحاسمة لنظام الدولة لمراقبة السلامة

تعتبر بعض النقائص في "عنصر حاسم" محدد في نظام مراقبة السلامة شائعة في معظم دول الإقليم وهي مصدر قلق كبير. ويتم معالجة النقائص 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 نُظم مراقبة السلامة لفرادى الدول، في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة²، فقد أسفرت عن الدرجات التالية، التي تم جمعها باعتبارها المتوسط الخاص بإقليم برمته:

الدرجة الكلية للتنفيذ الفعال لـ							
%							
درجة التنفيذ الفعال حسب العنصر الحاسم لـ							
العنصر الحاسم 1	العنصر الحاسم 2	العنصر الحاسم 3	العنصر الحاسم 4	العنصر الحاسم 5	العنصر الحاسم 6	العنصر الحاسم 7	العنصر الحاسم 8
%	%	%	%	%	%	%	%
درجة التنفيذ الفعال حسب مجال التدقيق ² لـ							
التشريع الأساسي للطيران	تنظيم الطيران المدني	إجازة العاملين والتدريب	عمليات الطائرات	صلاحية الطائرات للطيران	التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات	خدمات الملاحة الجوية	المطارات والمساعداات الأرضية
%	%	%	%	%	%	%	%

واعتُبرت التحديات التنظيمية التالية في السياق ذات أولوية قصوى لأنها تؤثر على فعالية ضوابط المخاطر المرتبطة بالسلامة. وقد تم تحديدها بناءً على التحليل المستمد من بيانات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والتقارير عن التحقيق في الحوادث والوقائع، وأنشطة مراقبة السلامة خلال السنوات الماضية من دول الإقليم، وبرامجها للسلامة الوطنية، وكذلك على أساس التحليل الإقليمي الذي أجرته 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 تلك المدرجة في تلك المدرجة في

(1)

(2)

(3)

ولتناول التحديات التنظيمية المذكورة أعلاه، سيقوم 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.

² 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 والمساعداات الأرضية (AGA).

القسم السادس: رصد التنفيذ

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

وعلاوة على ذلك، سيستخدم المؤشرات الواردة في القسم 3 من هذه الخطة لقياس أداء السلامة في النظام الإقليمي للطيران المدني ومراقبة كل غاية من غايات السلامة الإقليمية. وسينشر تقريراً دوري بشأن السلامة 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 المخاطر الحساسة المرتبطة بالسلامة التشغيلية، فسيتم اتخاذ تدابير معقولة للتخفيف من حدّتها في أقرب وقت ممكن، مما قد يؤدي إلى تقيح مبكر للخطة الإقليمية للسلامة الجوية.

وقد اعتمد نهجاً موحداً لتيسير تقديم المعلومات من فرادى الدول والجهات المعنية الأخرى على المستوى الإقليمي، ولتحسين مستوى تقديم المعلومات إلى "المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية". 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:

المرفق بالخطة الإقليمية للسلامة الجوية

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

فئات الحوادث الإقليمية عالية المخاطر :							
الهدف :							
الغاية رقم :							
رصد النشاط	الأولوية	المقاييس	الجهات المعنية	الكيان المسؤول	الجدول الزمني	الإجراء	مبادرة تحسين السلامة

مبادرات تحسين السلامة المفصلة: التحديات التنظيمية

التحدي التنظيمي ¹ :							
الهدف :							
الغاية رقم :							
مبادرة تحسين السلامة	الإجراء	الجدول الزمني	الكيان المسؤول	الجهات المعنية	المقاييس	الأولوية	رصد النشاط

¹ قد يرتبط تحد تنظيمي واحد بأهداف و/أو غايات متعددة.