



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٨: سلامة الطيران - التوحيد

الملحق التاسع عشر - ملحق جديد وخطوات جديدة

(ورقة مقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢؛ ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول))

الموجز التنفيذي

يهدف الملحق التاسع عشر الجديد، الذي سيدخل حيز التنفيذ في وقت لاحق هذا العام، إلى تجميع المتطلبات القائمة في إطار برامج السلامة الوطنية (SSP) ونُظم إدارة السلامة (SMS) والمتطلبات المتعلقة بحماية بيانات السلامة. وقد بدأ العمل بالفعل على إصدار نسخة ثانية من الملحق لم يُنفق بعد على محتواها. وتُستكشف هذه الورقة عدة أفكار لسبل ضمان تطوير النسخة القادمة بوسائل تشمل الدعم العملي لتنفيذ برامج السلامة الوطنية بمختلف مستويات نضجها من حيث الامتثال لشروط السلامة.

الإجراء: تُعرض التوصيات التالية، المتعلقة بتطوير النسخة القادمة من الملحق التاسع عشر الجديد وتأمين دعم دولي لتنفيذه، كي تنظر فيها الجمعية العمومية:

(أ) ينبغي تشجيع الدول على النظر في وضع برامج تنفيذية لتبادل التجارب المتعلقة بنُظم إدارة السلامة (في المناطق وفيما بينها) وإحاطة الجهات التنظيمية بمتطلبات هذه النظم؛

(ب) ينبغي أن يشجع المجلس تنسيق وتعزيز جودة التدريب على تنفيذ برامج السلامة الوطنية ونُظم إدارة السلامة، بوسائل تشمل تعزيز نهج يتبنى "ثقافة السلامة"؛

(ج) ينبغي أن ينظر المجلس في اعتماد نهج مرحلي لتنفيذ نُظم إدارة السلامة، في إطار الملحق التاسع عشر، حرصاً على توفير المزايا التي يتيحها الملحق التاسع عشر لجميع الدول على اختلاف مستوى نضجها من حيث الامتثال لشروط السلامة.

الوثيقة Doc 9374، دليل مراقبة السلامة، الجزء (ب)

الملحق التاسع عشر، القسم ٣-٢

التوصية ٣/٣ الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠

قرارات الدورة ٣٧ للجمعية العمومية للايكاو ٣٧-٥ و ٣٧-٨ و ٣٧-٢١.

المراجع:

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، لتوانيا، لكسمبرغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

١ - المقدمة

ملحق جديد

١-١ سيصبح لاتفاقية شيكاغو ملحقاً جديداً للمرة الأولى منذ ٣٠ عاماً. وقد عمل فريق خبراء جديد يتألف من ممثلين عن ٢٠ دولة و٧ منظمات دولية، ويغطي جميع التخصصات في مجال الطيران، على أساس مسودة تمت صياغتها من مواد متوفرة بالفعل، ليصدر مشروعاً جديداً للملحق في غضون أقل من ٩٠ يوماً. وتتوه الدول التي تقدم هذه الورقة بالجهود الاستثنائية التي بذلتها أمانة الايكاو لإصدار الملحق التاسع عشر الذي اعتمده مجلس الايكاو بأغلبية ٣٣ صوتاً دون معارضة في فبراير ٢٠١٣.

٢-١ ومن المهم الآن عدم التوقف عند هذه المرحلة الأولى من العمل وإنما مواصلة تنفيذ الملحق الجديد والعمل على إصدار نسخته الثانية في الوقت ذاته.

محتوى الملحق ١٩

٣-١ تتطلب النسخة الأولى من الملحق إجراءات جديدة محدودة جداً من الجهات التنظيمية أو القطاع. غير أنها تسعى إلى رفع أهمية نُظُم إدارة السلامة وبرامج السلامة الوطنية وحماية البيانات ضمن أولويات الدولة، فنتيح وثيقة واحدة متسقة تغطي جميع هذه المسائل وتعزز التوحيد بين الممارسات والتوصيات الدولية ذات الصلة في مختلف المجالات. ويعكس هذا النهج القناعة بأن إدارة السلامة هي السبيل الأمثل لتحقيق تحسينات متواصلة في مجال السلامة وسط بيئة طيران متزايدة التعقيد. ويشمل الملحق جميع التخصصات مما يحتم تكيفه مع مختلف نُهج إدارة المخاطر.

التنفيذ

٤-١ ينطوي تنفيذ الملحق على تعديل وثائق الايكاو ومواد التدريب. وقد بدأ فريق الخبراء كذلك في مناقشة إمكانية اعتماد نهج مرحلي للتنفيذ يتضمن توصيات بما يتعين أن تركز عليه الدول في مختلف مراحل نضج الامتثال للمتطلبات.

٥-١ وقد تود الدول اقتراح برنامج دولي لأنشطة الدعم من أجل تحسين مستويات قبول الملحق وما يلاقيه من نجاح. وقد يتخذ ذلك شكل خبراء في نُظُم إدارة السلامة وبرامج السلامة الوطنية لتيسير تبادل الخبرات والتتقيف بشأن هذه البرامج والنُظُم في الدول والأقاليم وفيما بينها. كما قد يتخذ شكل إجراءات لتعزيز جودة التدريب المتاح عالمياً بشأن تنفيذ نُظُم إدارة السلامة، مثل البرامج التي يتيحها القطاع لتأهيل مقدمي خدمات التدريب التجاريين في مجال نُظُم إدارة السلامة. وقد أتاحت الايكاو بالفعل التوجيهات والمواد الداعمة التي يمكن استكمالها بأدوات إضافية كذلك التي ينتجها فريق التعاون الدولي في مجال إدارة السلامة. ولثقافة السلامة أهمية فائقة أيضاً، خاصة في مجال تنفيذ نُظُم إدارة السلامة، ويمكن تعزيز هذه الثقافة بوسائل تراعي الاعتبارات الثقافية.

٢ - توجيهات بشأن النسخة القادمة من الملحق التاسع عشر

الأهداف العامة

١-٢ لم يحدد فريق الخبراء بعد محتوى النسخة القادمة من الملحق التاسع عشر. وشأن النسخة الحالية، ينبغي أن يكون الهدف صياغة نص بسيط وعملي قابل للاستخدام ويتقادم ويتقادم المصطلحات المعقدة ويركز على المسائل الرئيسية المتعلقة بسلامة الطيران. وقد يتضمن مثلاً وصلات للإرشادات المتعلقة بالمفاهيم والأدوات التي تدعم التنفيذ الناجح لنُظُم إدارة السلامة من قبيل مفهوم "ثقافة السلامة". وحال الانتهاء من مشروع النسخة القادمة للملحق، سيتعين على فريق الخبراء العمل على إصدار المزيد من المواد الإرشادية، كتحديثات دليل إدارة السلامة ودليل مراقبة السلامة.

التطابق مع طموحات الايكاو الأخرى

٢-٢ من المهم تحقيق التطابق بين الملحق التاسع عشر ووثائق الايكاو وأهدافها الأخرى من أجل التوصل إلى مجموعة مواد متسقة ومترابطة تستفيد منها الدول. ومن الواضح أن مفاهيم مثل مراقبة السلامة ونهج الرصد المستمر ومستوى السلامة المقبول وغيرها من المفاهيم لا تقتصر على الملحق التاسع عشر. غير أنه ما دام هذا الملحق يتناول جميع هذه الجوانب، فمن المفيد أن يشجع الملحق على جمع البيانات على نحو يتطابق مع أهداف نهج الرصد المستمر على سبيل المثال. ويتعين أن يحفظ الملحق هيكله البسيط والواضح ويظل سهل الاستخدام بالنسبة للدول. كما يتعين أن يشدد على أهمية اعتماد نهج شمولي لإدارة السلامة على مستوى الدولة (دون أن تتحمل الدولة نفسها مسؤولية عمليات مقدمي الخدمات بطبيعة الحال).

٣-٢ ويمكن النظر في اعتماد نهج مرحلي للتنفيذ (انظر أدناه) على غرار المبدأ الذي ورد وصفه في الخطة العالمية لسلامة الطيران. ويتعين بالطبع تنسيق هذا الجهد مع أفرقة مراقبة السلامة في الايكاو. وكما حدث في إطار إعداد النسخة الحالية للملحق التاسع عشر، فإن أي تطور لاحق يقتضي تواملاً مكثفاً مع أفرقة الايكاو الأخرى، مثل فريق العمل المعني بحماية سلامة المعلومات، وأخذ مدخلاتها بعين الاعتبار.

نهج التنفيذ المرحلي

٤-٢ يتمثل الهدف من اعتماد نهجي مرحلي إزاء التنفيذ في إنتاج مواد تسمح بمشاركة الدول على اختلاف مستويات نضج امتثالها لشروط السلامة. ويمكن لهذا النهج مثلاً اقتراح إجراءات تنفيذ مختلفة على الدول حسب مستويات نضج امتثالها، مما يتيح للدول في مراحل النضج المبكرة تحقيق الامتثال المطلوب من أجل التركيز على تنفيذ الممارسات والتوصيات الدولية الجوهرية. ويتطلب هذا النهج عملية تطوير وتنسيق متأنية قبل أن يتسنى تنفيذه.

٣- الحاجة إلى برنامج دعم دولي

دعم الدول الأعضاء

١-٣ لا يخلو نهج إدارة السلامة من إمكانية إساءة تفسيره. فقد يُقترح بالخطأ مثلاً أن تُنظم إدارة السلامة تحل محل شروط الامتثال أو تحد من أهميتها، مع إن المواد الإرشادية للايكاو تشدد على أن الامتثال لشروط السلامة الحالية تشمل جزءاً أساسياً من نظام إدارة المخاطر. وإذا كانت الخبرة في نُظم إدارة السلامة غير كافية أو لم تُعط الأولوية لامتثال شروط السلامة، فإن مستويات السلامة قد تتدهور بدلاً من تعزيزها. والعمل مع نُظم إدارة السلامة يتطلب مستويات مرتفعة من المعرفة ومهارات جديدة من جانب القطاع والجهات التنظيمية معاً. وتشكل نُظم إدارة السلامة (وبرامج السلامة الوطنية) عوامل تمكين هامة لتنفيذ نهج رصد مستمر تشغيلي بالكامل.

٢-٣ يقتضي نجاح نُظم إدارة السلامة الالتزام والتدريب والدراية، ولكن عدد مهنيي الطيران الذين يستوعبون هذه النظم بشكل جيد لا يزال قليلاً. ويتعين إعداد المفتشين الذين يؤدون مهام مراقبة السلامة في الدول إعداداً جيداً كي يتسنى لهم تقييم نُظم إدارة السلامة بفعالية. وقد يتعين توفير تدريب متخصص لهم على الآليات المعنية كي يتسنى لهم تقييم فعالية نُظم إدارة السلامة أثناء أنشطة المراقبة الروتينية. وقد يكون مفيداً لذلك تنظيم دورات تدريبية مشتركة بين القطاع والسلطات المعنية لتيسير التوصل إلى فهم مشترك لسبل الحكم على فعالية نظام إدارة السلامة. ويمكن تنظيم هذا التدريب على أساس إقليمي لأغراض خفض التكلفة. وهناك تجارب بالفعل في أوروبا للمساعدة التي يقدمها خبراء نُظم إدارة السلامة لمفتشي الدولة في تقييم هذه النُظم.

تدريب القطاع

٣-٣ يقتضي تنفيذ نُظم إدارة السلامة بفعالية توفر الخبرة اللازمة في القطاع. ومع أن هناك الكثير من المدربين والاستشاريين التجاريين فإن محتوى هذا التدريب وجودته يتفاوت كثيراً. ومع ازدياد أهمية نُظم إدارة السلامة، فقد يكون من المفيد النظر في ما إذا كانت برامج التأهيل التي يقدمها القطاع يمكن أن تحسن اتساق وملاءمة التدريب المتاح لمقدمي الخدمات. ويمكن تشجيع قبول مبادرات القطاع في هذا المجال، بوسائل تشمل تجميع الخبرات والأدوات والبيانات في منظمات مثل اتحاد النقل الجوي الدولي واتحاد شركات الطيران الأوروبية ومؤسسة سلامة الطيران.

مواد الدعم

٤-٣ سيكون لمواد دعم مستخدم الملقق التاسع عشر أهمية متزايدة مع تطور تنفيذ نُظم إدارة السلامة. وقد يشمل ذلك الدعم المقدم من فريق الخبراء لإعداد النسخ المقبلة من دليل إدارة السلامة، وتعميم المواد والأدوات المطورة على الصعيد الدولي (كتلك التي ينتجها فريق التعاون الدولي في مجال إدارة السلامة)، وإصدار كتيبات سهلة الاستخدام عن مواضيع محددة، وتطوير أدوات لتقييم المخاطر أو إدارة السلامة لاستخدامها عبر شبكة الانترنت أو على الهواتف الذكية، إلى جانب المواد الأخرى أو الممارسات الفضلى التي قد تنشأ ويمكن إتاحتها بمصادر متعددة في إطار خطة منسقة. وينبغي كذلك وضع خطة اتصالات واسعة النطاق تغطي في جملة أمور توفر مجموعة منسقة من الرسائل النموذجية لاستخدامها في الإحاطات المحلية والمؤتمرات والمقالات الصحفية المتعلقة بالطيران.

٤ - الخلاصة

١-٤ عرض التوصيات التالية، المتعلقة بتطوير النسخة القادمة من الملقق التاسع عشر الجديد وتأمين دعم دولي لتنفيذه، كي تنظر فيها الجمعية العمومية:

- (أ) ينبغي تشجيع الدول على النظر في وضع برامج تنفيذية لتبادل التجارب المتعلقة بنُظم إدارة السلامة (في المناطق وفيما بينها) وإحاطة الجهات التنظيمية بمتطلبات هذه النظم؛
- (ب) ينبغي أن يشجع المجلس تنسيق وتعزيز جودة التدريب على تنفيذ برامج السلامة الوطنية ونُظم إدارة السلامة، بوسائل تشمل تعزيز نهج يتبنى "ثقافة السلامة"؛
- (ج) ينبغي أن ينظر المجلس في اعتماد نهج مرحلي لتنفيذ نُظم إدارة السلامة، في إطار الملقق التاسع عشر، حرصاً على توفير المزايا التي يتيحها الملقق التاسع عشر لجميع الدول على اختلاف مستوى نضجها من حيث الامتثال لشروط السلامة.

- انتهى -