



## الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٢٨: السلامة - توحيد المقاييس

### تطبيق نهج استباقي لضمان السلامة

(ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي)

الموجز التنفيذي	
<p>تنص التوصيتان ١١-٦ و ١٢-٦ من الملحق الثالث عشر، التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، على ضرورة تقييم وتتبع تنفيذ التوصيات المتعلقة بالسلامة. وفي ضوء اعتماد المجلس للملحق التاسع عشر، إدارة السلامة، لابد أن يتحول نظام فعال لرصد تنفيذ التدابير الخاصة بضمان سلامة الطيران إلى أداة تضمن مدى كفاية المستوى المحدد المقبول للسلامة. وتتناول هذه الوثيقة بعض المسائل المتعلقة بتحديد النهج المتبعة في رصد تنفيذ التدابير الخاصة بضمان السلامة.</p> <p><b>الإجراء:</b> الجمعية العمومية مدعوة إلى توصية المجلس بالتعجيل بإعداد واعتماد طريقة موحدة لإضفاء الطابع الرسمي على التوصيات والتدابير المتخذة في مجال السلامة وإجراء مناقشة داخل الايكاو عن منح صفة القاعدة القياسية إلى التوصيتين ١١-٦ و ١٢-٦ من الملحق الثالث عشر، التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي للسلامة.
الآثار المالية:	لا ينطبق.
المراجع:	الملحق الثالث عشر، التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات الوثيقة Doc 9859، دليل إدارة السلامة الوثيقة Doc 9914، تقرير اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث (٢٠٠٨) الملحق التاسع عشر، إدارة السلامة

## ١- المقدمة

١-١ تنظم القواعد القياسية الواردة في الملحق الثالث عشر، التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات الطريقة التي تحدد بها الدولة المستوى المقبول لفعالية ضمان السلامة الذي ينبغي تحقيقه.

٢-١ ولتنظيم الأنشطة المتعلقة بإدارة السلامة، يتضمن الملحق التاسع عشر قواعد قياسية بشأن تجميع وتحليل البيانات التي كانت ترد في السابق في الملحق الثالث عشر، التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وبالتالي، فإن نتائج تحليل بيانات السلامة المجمعة مؤخرا في إطار تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق الثالث عشر ينبغي أن تصبح بيانات أولية تساعد على تحديد المستوى المقبول لفعالية ضمان السلامة.

٣-١ ويشدد دليل إدارة السلامة (Doc 9859) على أهمية استخدام البيانات المستقاة من النظم الأخرى، بالإضافة إلى قاعدة البيانات المتعلقة بحوادث ووقائع الطائرات، حيث تسجل الوقائع التي تخلف عواقب أقل خطورة. وفيما يخص الحصول على بيانات السلامة، تعتبر هذه النظم استباقية.

٤-١ ولا تقيّد الأحكام الواردة في الوثيقة Doc 9859 حق الدولة عند اختيار الطرق والأدوات اللازمة للحصول على البيانات الإضافية المطلوبة لتنفيذ وتشغيل نظم ضمان السلامة، كما أنها لا تحدد الشروط الدنيا الخاصة بالضمانات التي تكفل تحقيق المستوى المقبول المحدد لضمان السلامة.

٥-١ وفي كل الحالات، تصبح الأحداث التي وقعت بالفعل بمثابة بيانات داخل نظم تجميع بيانات السلامة وتحليلها. ولا تختلف الأحداث إلا من حيث مدى خطورة عواقبها.

٦-١ وفي الوقت ذاته، وإلى جانب المعلومات المستقاة من قواعد بيانات السلامة بخصوص الأحداث المبينة من خلال الرابط المنطقي "نوع الحدث" ("ماذا حدث؟") و "العامل" ("لماذا حدث؟")، يمكننا الحصول على المعلومات عن التركيز ("ما العمل؟") والنتائج ("مدى فعاليتها؟") لإدارة السلامة.

## ٢- إعداد واستخدام قواعد البيانات بشأن توصيات وتدابير ضمان السلامة

١-٢ الهدف من إجراء تحقيق وفقا للملحق الثالث عشر هو منع وقوع حوادث ووقائع الطائرات في المستقبل. ويتحقق هذا الهدف، جزئيا، من خلال صياغة التوصيات بشأن السلامة. ويوصي الملحق الثالث عشر بأن تعتمد الدول إجراءات تسجيل التدابير لتنفيذ توصيات ضمان السلامة ورصدها بغرض تتبعها.

٢-٢ ويمكن تطبيق نهج مماثل على النتائج الأخرى للأحداث التي تنطوي على عواقب أقل خطورة ولا تتطلب إجراء تحقيق، وإن كانت المعلومات عن أسباب حدوثها تُستخدم في نظام إدارة ضمان السلامة.

٣-٢ وتقتصر التوصيتان ١١-٦ و ١٢-٦ من الملحق الثالث عشر بأن تتخذ الدول إجراءات لتسجيل التدابير المتخذة لتنفيذ توصيات ضمان السلامة واتخاذ إجراءات تتبع التدابير المتخذة فيما يخص تنفيذ التوصيات المتعلقة بالسلامة.

٤-٢ وتُسجّل توصيات السلامة، بصفة عامة، في نفس قواعد البيانات الخاصة بالسلامة باعتبارها أحداثا تمثل تهديدا للسلامة أو قد تمثل تهديدا للسلامة. وتتحول هذه التوصيات فيما بعد إلى تدابير لمنع وقوع حوادث الطائرات التي، في حالات شتى، قد تحدد اتجاهات تختلف عن تلك التي تنتجها التوصيات المتعلقة بالسلامة.

٥-٢ والإجراء الذي يُعدّ على أساس التوصية المتعلقة بالسلامة هو نتيجة لدراسة مختلف الظروف والملابسات والعواقب المتعلقة بها التي ينبغي أن تضمن تحقيق مستوى مقبول من السلامة. وعند صياغة هذا الإجراء، لا يأخذ المتخصصون في الاعتبار ظروف وملابسات الحدث الذي دعا إلى اتخاذ هذا الإجراء بل وأيضا تجربة الدراسات التي جرت سابقا في هذه المجالات أو المجالات المشابهة.

٦-٢ وبناء عليه، ينبغي اعتبار الإجراء الخاص بالسلامة نتيجة للدراسات الطموحة المتعلقة بالسلامة. وفي الوقت ذاته، فإن البيانات الموضوعية المحصل عليها استناداً إلى نتائج تليخيص وتحليل تدابير السلامة (الوثائق المتعلقة بها) تخضع للتسجيل لتبرير المستوى المقبول للسلامة الذي يتماشى مع الأغراض والأهداف المحددة في الإطار الخاص بالنظام المعتمد لسلامة الطائرات.

٧-٢ وتوجد اليوم مصادر غزيرة من المعلومات عن التوصيات والتدابير الخاصة بالسلامة. وفي الوقت نفسه، قد يكون من الصعب الحصول في هذا الكم الهائل من المعلومات على الروابط المنطقية المطلوبة في ظروف معينة، بين "نوع الحدث" ("ماذا حدث؟")، والإجراء المطلوب ("ما العمل؟") والنتيجة المتوقعة لإدارة السلامة ("مدى فعاليتها؟").

٨-٢ ومن شأن تليخيص التوصيات والتدابير الخاصة بالسلامة، مع مراعاة مدى ارتباطها بالتهديدات المعروفة أو المحتملة المتعلقة بالسلامة المحددة لمنع وقوع هذه التهديدات، أن تساعد على إجراء تقييم موضوعي عن مدى إتاحة مستوى مقبول من السلامة ومدى فعالية نظم إدارة السلامة.

٩-٢ وفي الوقت الراهن، اقترحت الطرق الموحدة الخاصة بالتسجيل والتحليل اللاحق فقط بالنسبة للأحداث التي تشكل تهديدا للسلامة. وتستخدم هذه الطرق ضمن نظام الإبلاغ عن الحوادث والوقائع والنظم الأخرى، التي تُستخدم فيها أدوات تصنيف متشابهة التنظيم. وبينما يساعد نظام الإبلاغ عن الحوادث والوقائع على إضفاء الطابع الرسمي على التوصيات المتعلقة بالسلامة، فإن النهج المتاحة لهذا الغرض لا ترد بشكل مفصل على غرار نوع الحدث وعوامل حادثة الطائرة (الواقعة). ولا يساعد نظام الإبلاغ عن الحوادث والوقائع على حلّ مشكلة تسجيل التدابير التي تم إعدادها وتنفيذها.

١٠-٢ وقد نوقشت مسألة وضع قاعدة بيانات خاصة بتوصيات السلامة للمرة الأولى خلال اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لعام ١٩٩٩. وبناء على نتائج هذا الاجتماع، اعتمدت التوصية ١-٤/٢، التي تقترح أن تضع الايكاو قاعدة بيانات تستعين بها الدول في منع وقوع حوادث الطائرات.

١١-٢ وفي وقت لاحق، اعتمد اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لعام ٢٠٠٨ التوصية ١-٦/٦ التي تتضمن توجيهات بشأن عن كيفية تحديد وتجميع وتتبع تنفيذ توصيات السلامة والتوصية ١-٦/٦ بخصوص الأدوات والتصنيفات المشتركة فيما يخص توصيات السلامة.

١٢-٢ وليس ثمة أي معلومات عن التقدم المحرز في تنفيذ التوصيتين ١-٦/٥ و ١-٦/٥ المقترحتين من اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لعام ٢٠٠٨. ومع الأخذ في الاعتبار الملحق الجديد المتعلق بإدارة السلامة وكذلك أهداف النهج الاستباقي، لا بد من إيجاد حل للتحدي المتمثل في إعداد واعتماد طرق لإضفاء الطابع الرسمي ليس فقط على توصيات السلامة بل أيضا على التدابير التي أُعدت في هذا الصدد.

### ٣- الاستنتاجات

١-٣ تنظم أحكام الملحق التاسع عشر الطريقة التي تحدد بها الدول المستوى المقبول لكفاءة ضمان السلامة الذي ينبغي تحقيقه. ويشير الملحق التاسع عشر إلى دليل إدارة السلامة (Doc 9859)، الذي لا يتضمن الشروط الدنيا لتقديم الضمانات التي تؤكد مدى كفاية المستوى المقبول المحدد لضمان السلامة.

٢-٣ وتركز التدابير الخاصة بضمان السلامة وفعالية تنفيذها على كيفية تحديد المستوى المقبول المحدد للسلامة تحديداً صحيحاً.

٣-٣ ولم تُحلّ بعد المشكلة المقترنة بضمان القدرة على تحديد وتتبع تنفيذ توصيات السلامة، في ضوء اعتماد تصنيفات مشتركة، على غرار عملية تتبع التهديدات التي تستهدف السلامة، الأمر الذي قد تتجم عنه مشاكل كبيرة في تنفيذ شروط الملحق الجديد المتعلق بالسلامة.

#### ٤- الإجراءات

١-٤ الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) اتخاذ التدابير الملائمة لتنفيذ التوصية ١-٦/٥ بشأن مواد توجيهية تتعلق بكيفية تحديد وتجميع وتتبع تنفيذ التوصيات بشأن ضمان السلامة والتوصية ١-٦/٦، بشأن إعداد أدوات وتصنيفات مشتركة فيما يخص توصيات السلامة التي اعتمدها اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لعام ٢٠٠٨؛

ب) التعجيل بإعداد واعتماد طريقة موحدة لإضفاء الطابع الرسمي على التوصيات والتدابير الخاصة بالسلامة؛

ج) تناول مسألة منح صفة القاعدة القياسية للتوصية ٦-١١ من الملحق الثالث عشر، التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، بخصوص الإجراءات المتعلقة بتسجيل التدابير المتخذة لتنفيذ توصيات السلامة، والتوصية ٦-١٢، بخصوص إجراء تتبع التدابير المتعلقة بتنفيذ توصيات السلامة، مع مراعاة أحكام الملحق التاسع عشر فيما يتعلق بالدول التي تحدد مستوى مقبول من ضمان السلامة.