



المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

البند رقم ٦ من جدول الأعمال: التوجه المستقبلي
٦-٢: التوحيد القياسي - النهج الخاص بإعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية من أجل مفهوم "المجال الجوي الواحد"

إعداد نهج متكامل لإدارة السلامة

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة، بتأييد من أستراليا، البرازيل، كندا، اليابان، نيوزيلندا وسويسرا)

الموجز التنفيذي

يقدم برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) والنهج المستمر للرصد (CMA) منهجية للرصد وقياس قدرات مراقبة السلامة في الدول، التي تضم الرقابة المباشرة والتدقيق مع تحليل البيانات. وأخيراً، نشرت الايكاو شروط إدارة السلامة للدول بالنص على قيام الدول بإنشاء برنامج حكومي للسلامة لتحقيق الأداء السليم للسلامة في نظمها الخاصة بالطيران المدني. وعلاوة على ذلك، أنشأت الايكاو فريقاً خاصاً بإدارة السلامة تتمثل مهمته في إعداد ملحق جديد مخصص لإدارة السلامة. وهكذا، فمن أجل إعداد نظام متماسك يتسم بقدر أكبر من الفاعلية ويقلل من الازدواج، فمن الضروري وجود نهج متكامل لمراقبة السلامة وصنع قرارات إدارة السلامة. وتوصي ورقة العمل هذه بقوة على أن تضمن الايكاو التكامل بين برنامج السلامة الحكومي ومتطلبات قدرات مراقبة السلامة في الدول في ملحق إدارة السلامة الجديد وأن أنشطة التدقيق من جانب الايكاو أن تعكس هذا التكامل.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة 4.

١- المقدمة

١-١ إن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) ونهج الرصد المستمر (CMA) يقدمان منهجيات مدعومة بالبيانات لرصد وقياس قدرات مراقبة السلامة لدى الدول. وأخيراً، نشرت الايكاو متطلبات إدارة السلامة للدول، عن طريق إلزام الدول بإنشاء برنامج حكومي لإدارة السلامة لتحقيق أداء مقبول للسلامة في نظمها الخاصة بالطيران المدني. وعلاوة على ذلك، بدأت الايكاو في إنشاء فريق لخبراء إدارة السلامة يكلف بإعداد ملحق جديد مخصص لإدارة السلامة. وهكذا، ومن أجل إعداد نظام متماسك يكون أكثر فاعلية ويقلل الازدواج، فإن نهجاً متكاملًا لمراقبة السلامة وصنع قرار السلامة يعد ضرورياً.

٢- المناقشة

١-٢ تقوم الدول الأعضاء في الايكاو بإعداد برنامج السلامة الحكومي الخاص بها والتوجيهات لمقدمي نظم إدارة السلامة طبقاً لقواعد الايكاو القياسية التي تطالب بنهج نظامي لإدارة السلامة. وبصفة تاريخية، لم تضع سلطات الطيران المدني تنظيمات السلامة وسياساتها بشكل متكامل عبر مكونات منظومة الطيران. غير أنه مع الموافقة على نظام إدارة السلامة من جانب

مقدمي الخدمات، يجب لسلطات الطيران المدني أن تكيف نظمها وعملياتها لتضمن أن أنشطة المراقبة على السلامة تعطي الأولوية لدور مقدمي الخدمات في إدارة السلامة، واتخاذها لنهج منظم بشكل أكبر في العمليات الداخلية الخاصة. وهكذا، فإن ملحق إدارة السلامة الجديد يجب أن يعترف بهذه العلاقة، ويضمن أن برامج السلامة الحكومية ونظام إدارة السلامة لمقدمي الخدمات هي مكونات أساسية يجب أن تعمل معا لتحقيق أهداف السلامة لنظام الطيران برمته.

٢-٢ وبالإضافة إلى ذلك، ونتيجة لقرارات الجمعية العمومية السابقة للايكاف، أنشأت الايكاف البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) الذي يتضمن ثمانية عناصر حرجة (CE) لمراقبة السلامة. وتنشئ العناصر الثمانية هذه المسؤوليات الرئيسية والأنشطة التي تقوم بها الدول في مراقبة مقدمي خدمات الطيران لديها. وقد كان التنفيذ الفعلي لهذه العناصر الحرجة مؤشرا فعليا لقدرة الدولة على مراقبة السلامة، والتكرار الثاني للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة هو نهج الرصد المستمر الذي يتضمن هو الآخر ثمانية عناصر حرجة لمراقبة السلامة. والتركيز الرئيسي لنهج الرصد المستمر سيكون أن الدول تقوم بتقييمات منتظمة لتنفيذ العناصر الحرجة لمراقبة السلامة وتقديم النتائج للايكاف.

٣-٢ تعرّف ملاحق الايكاف الأول والسادس والثامن والحادي عشر والثالث عشر والرابع عشر، تعرّف برنامج السلامة الحكومي "مجموعة متكاملة من النظم والأنشطة الرامية إلى تحسين السلامة". وهذا يقترح أن أنشطة نظام الإشراف، كما يوضح في العناصر الثمانية الحرجة، ينبغي أن يكون جزءا من هذا "النظام المتكامل". وينص برنامج السلامة الحكومي على إطار منظم للإدارة لصنع قرار السلامة من جانب سلطات الطيران الحكومية. وهكذا، فبينما تضع العناصر الحرجة الثمانية مجموعة خط أساس للمسؤوليات والأنشطة للمراقبة، فإن برنامج السلامة الحكومي يضع إطارا منظما لإدارته.

٤-٢ وتعرّف العناصر الثمانية الحرجة لمراقبة السلامة العناصر الأساسية التي تمكن نظم المراقبة الفعالة من العمل. وفي نفس الوقت، سيتضمن الإطار الحكومي لمراقبة السلامة أيضا الكثير من العناصر الشائعة مع العناصر الحرجة الثمانية لمراقبة السلامة. ويبين الجدول أدناه البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة التابع للايكاف والعناصر الحرجة لمراقبة السلامة. وبالرغم من أن القوائم المذكورة ليست نهائية، إلا أنه يمكن ملاحظة أن معظم العناصر الحرجة تتفق بشكل وثيق مع مكونات البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة. وهكذا، وبدون نظر ملائم لهذا التكامل، فإن البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة يمكن أن يعد بشكل مفتت. وقد ينتج عن ذلك وظائف متكررة مع البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة التي يمكن أن تؤدي أن نظام أقل قوة وإلى استخدام غير فعال للموارد. وقد ينتج عن ذلك أيضا إنشاء برنامج حكومي لمراقبة السلامة لا يرتبط بنظم المراقبة القائمة.

إطار البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة	العناصر الحرجة للمراقبة
سياسة وأهداف الحكومة الخاصة بالسلامة	CE-1 - تشريع الطيران الأولي CE-3 - نظام الطيران المدني للدولة ووظائف مراقبة السلامة
إدارة مخاطر السلامة في الدولة	CE-2 - لوائح التشغيل المحددة CE-6 - التزامات الإجازة والترخيص والاعتماد والموافقة
تأمين السلامة في الدولة	CE-7 - التزامات المراقبة CE-8 - حل مشاكل السلامة
النهوض بالسلامة في الدولة	CE-4 - مؤهلات الموظفين الفنيين وتدريبهم CE-5 - الإرشاد الفني، والأدوات وتوفير معلومات السلامة الحرجة

٥-٢ ويرجى النظر في مكون إطار البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة بخصوص سياسة السلامة. ويشير إطار البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة التابع للايكاف أن الدول يجب أن تمتلك سياسة وأهداف حكومية تتضمن إصدار إطار تشريعي للسلامة وتحديد مسؤوليات السلامة للدولة ومساءلاتها. ويرتبط مكون البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة مع العنصر الحرج CE-1 و CE-3 مباشرة، وهما يغطيان تشريع الطيران الأولي وضرورة وجود نظام حكومي للطيران المدني ووظائف أيضا لمراقبة السلامة.

٦-٢ وثمة مثال آخر للتوافق بين البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة والعناصر الحرجة للمراقبة ويمكن ملاحظته مع مكون إدارة أخطار السلامة الحكومي في الإطار الحكومي لمراقبة السلامة. ويشير هذا العنصر إلى إعداد ضوابط ملائمة للمخاطر وأدوات معنية لمراقبة الخطر من جانب الدولة، بما في ذلك لوائحها التنظيمية. واللوائح التي تستند إلى أخطار محددة تعطي لمقدمي الخدمة أهداف واضحة لبلوغ مراقبة المخاطر. وبناء عليه، تغطي هذه الوظيفة في العنصر الحرج CE-2.

٧-٢ وتظهر الأمثلة التي نوقشت أعلاه بعض التوافق القائم بين البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة والعناصر الحرجة لمراقبة السلامة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن مكون تأمين الدولة للسلامة في البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة يتضمن أيضا مطلباً لمراقبة السلامة (العنصر ٣-١). ويتطلب هذا العنصر في البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة أن تنشئ الدولة آليات لضمان الرصد الفعال للعناصر الثمانية الحرجة لمراقبة السلامة. وهكذا، وبدون توافق ملائم، يمكن جر الدولة إلى الاعتقاد بأن عليها أن تظهر الالتزام بمتطلبات مماثلة مرتين، مرة كجزء من وظيفة المراقبة داخل البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة، ومرة أخرى كجزء من عناصرها الحرجة الثمانية لمراقبة السلامة.

٣- الاستنتاج

١-٣ ومن المؤكد أن إعداد ملحق إدارة السلامة بعد ذلك يضمن أن الدول لا يكون لزاماً عليها الوفاء بمتطلبات مماثلة في عناصر إطار البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة ومرة أخرى كجزء من العناصر الثمانية الحرجة لمراقبة السلامة. وبالإضافة إلى ذلك، على الايكو أن تضمن إعداد هذا الملحق الجديد بشكل متكامل وشامل ويكون فيه البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة وقدرات الدولة على مراقبة السلامة متكاملة وأن تعبر أنشطة التدقيق في الايكو عن هذا التكامل.

٤- التوصيات

١-٤ يدعى المؤتمر إلى ما يلي:

- (أ) أن يقر بأنه لإعداد نظام متماسك أكثر فاعلية ويقلل الازدواج، فمن الضروري إعداد نهج متكامل لمراقبة السلامة وصنع القرارات في إدارة السلامة؛
- (ب) أن يقر بوجود شروط مماثلة في العناصر الحرجة الثمانية للمراقبة في إطار البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة؛
- (ج) أن يوصي بقوة الايكو بأن تضمن التكامل بين البرنامج الحكومي لمراقبة السلامة وقدرات الدولة على مراقبة السلامة في ملحق إدارة السلامة الجديد، وأن تعبر أنشطة التدقيق في الايكو عن هذا التكامل.

- انتهى -