



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (ب)

البند ٧ من جدول الأعمال: المخاطر التشغيلية للسلامة
البند الفرعي ٧-١ : تسهيل اتخاذ القرارات المستندة إلى البيانات لتطوير معلومات السلامة التي يمكن استخدامها في إدارة مخاطر السلامة

مبادئ المصادقة القائمة على أساس المخاطر

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة الفوائد العامة لوضع سياسات وممارسات مثلى موحدة وقائمة على أساس المخاطر بشأن اتخاذ القرارات المتعلقة بالمصادقة على المنتجات الأجنبية للحد من التكرار في أنشطة تحديد الامتثال. ولا يُنتظر من دول السجل ولا حتى تُشجّع على القيام بإجراءات تحديد الامتثال بالقدر نفسه من التعمق الذي توخته بالفعل دولة التصميم من أجل التوصل إلى دليل مُرضٍ على الامتثال الملئم لمعايير الصلاحية للطيران.

الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى إبداء دعمه لفريق خبراء صلاحية الطائرات للطيران في جهوده المستمرة لوضع مبادئ للمصادقة استناداً إلى المخاطر، والموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٣-١.

١- المقدمة

١-١ تنص المادة ٣١ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (الوثيقة Doc 7300) على أنه "يجب منح كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية شهادة صلاحية للطيران تصدر عن أو تصادق عليها الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها".

٢-١ وتُكلف دولة السجل بإصدار شهادات الصلاحية للطيران أو المصادقة عليها بموجب المادة ٣١ من الاتفاقية. أما دولة التصميم فتكون مسؤولة عن إصدار شهادة الطراز الأصلية. ويجوز أن تكون دولة السجل ودولة التصميم دولتين مختلفتين لهما مهام وواجبات منفصلة ولكن يجمعهما هدف مشترك وهو السلامة.

٣-١ كما ينص الفصل ٣ بالجزء الثاني في الملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران" المرفق باتفاقية الطيران المدني الدولي على أن دولة السجل يجب عليها إما إصدار شهادة صلاحية للطيران أو المصادقة عليها استناداً إلى قدر مُرضٍ من الأدلة التي تؤكد امتثال الطائرات للقواعد القياسية المطبقة والواردة في [الملحق الثامن] من خلال الامتثال للمتطلبات الملزمة المتعلقة بالصلاحية للطيران. كذلك فإن دولة السجل لديها الخيار الذي يتيح لها إقرار أو إصدار أو الموافقة على شهادة مماثلة تستند جزئياً أو كلياً إلى شهادة الصلاحية للطيران الصادرة عن دولة التصميم.

٤-١ وفي كثير من الأحيان، تُجري دول السجل مراجعات فنية مفصلة للموافقات الممنوحة للتصميم والصادرة عن دولة التصميم، بدلاً من الإقرار بالكفاءة المثبتة للجهة الفنية في دولة التصميم والتي أصدرت الموافقة الأصلية. وفي غياب توجيهات مجدية في هذا الصدد، فإن عمليات المصادقة التي تجريها دول السجل لا تكون متسقة دائماً. وهناك اتجاه متنامي من جانب دول السجل للاعتماد بشكل متزايد على المراجعات الفنية التفصيلية لمنتج الطيران المعني. وقد أدى هذا الاتجاه إلى زيادة الطلب العام على الموارد من جانب كل من دولة التصميم ودولة السجل، في حين لم يثمر ذلك عن فائدة إضافية تتعلق بالسلامة.

٥-١ وعندما يقدم الموظف الفني المختص بدولة التصميم إلى دولة أخرى دليلاً مرضياً على امتثال إحدى الطائرات للقواعد القياسية المعمول بها، فإن إجراء تقييم مناسب للمخاطر قد يحمل دولة السجل المستوردة للطائرة على إجراء مراجعة فنية محدودة المستوى.

٦-١ وتواصل الولايات المتحدة الترويج لوضع مبادئ وممارسات مثلى للمصادقة بحيث تكون موحدة وقائمة على أساس المخاطر وذلك من خلال عملها مع فريق خبراء صلاحية الطائرات للطيران. وباستخدام هذه الأدوات التي لا تزال قيد التطوير، يمكن لدول السجل أن تُنسب أقصى درجات المصادقية لما تقوم به دولة التصميم من عمل لأغراض ترخيص الطراز وتقليل الازدواجية في العمل، لكون ذلك لا يكاد يضيف قيمة تُذكر لسلامة منتج الطيران.

٢ - المناقشة

١-٢ هناك شحة في المبادئ التوجيهية المصممة لمساعدة دول السجل في المصادقة على الموافقات الممنوحة للتصميم والتي من شأنها أن تنص على إقرار الكفاءة المثبتة لدى دولة التصميم بشكل أفضل. وتتردد دول السجل في خفض ما تجريه من عمليات للاستعراض الفني في غياب هذه المبادئ التوجيهية مما يؤدي إلى زيادة الضغط على الموارد من قبل جميع الأطراف دون زيادة ملموسة في مستويات السلامة.

٢-٢ واسترشاداً بتقييم ملائم للمخاطر، يمكن تجنب إجراء استعراض فني تفصيلي لمعالجة هذا القصور في السلامة. كذلك فإن تطبيق مبادئ وممارسات مثلى للمصادقة تتسم بكونها موحدة وقائمة على المخاطر، على النحو الذي طورته الدول الأعضاء ووافقت عليه، من شأنه أن يخفف الطلب على الموارد التنظيمية من خلال الحد من إجراءات الترخيص المكررة من جانب دول السجل.

٣-٢ ويمكن لصناعة الطيران أن تستفيد من تطبيق مبادئ مشتركة وقائمة على المخاطر لأغراض المصادقة، بما يحقق خفضاً في التكاليف وفي زمن التسويق من خلال حمل دول التصميم ذات الخبرات العالية على تبادل أفضل ممارساتها لتلبية متطلبات الاستيراد التي تفرضها دول السجل.

٤-٢ وقد أدرجت الولايات المتحدة مبادئ للمصادقة تستند إلى المخاطر في سياساتها وفي أحدث الاتفاقات الثنائية التي أبرمتها مع بعض الدول الأعضاء. وتقوم هذه المبادئ والسياسات على أساس من الثقة الدائمة والمستويات الحالية المنخفضة أو المقبولة من المخاطر في منظومة الطيران في الولايات المتحدة. كما أن التجربة الأولية للولايات المتحدة في تطبيق مبادئ المصادقة المستندة إلى المخاطر مُشجعة، وهناك أيضاً زيادة في مستويات الكفاءة تشهد بها السلطات الشريكة وقطاع الطيران على حد سواء.

٥-٢ وقد وافق فريق عمل صلاحية الطائرات للطيران على بطاقة عمل جديدة، وهي حالياً قيد الحصول على الموافقة الرسمية من قبل لجنة الملاحة الجوية.

٣- الخلاصة

١-٣

في ضوء ما سبق، يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصيات التالية:

(أ) أن يطلب إلى الإيكاو وضع ومراجعة مواد لإدراجها في دليل صلاحية الطائرات للطيران (الوثيقة 9760 Doc)، ودليل إدارة السلامة (الوثيقة 9859 Doc)، والملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران"، و/أو الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة"، بما يمكن دول السجل من تحديد المستوى المناسب من المشاركة في مبادئ المصادقة على/إقرار الموافقات الممنوحة من قبل دول التصميم؛

(ب) أن يطلب إلى الإيكاو والدول الأعضاء إبداء الدعم لفريق خبراء صلاحية الطائرات للطيران في جهده لتحديد مدى الحاجة إلى تطوير مواد جديدة تؤيد خفض الازدواجية والتكرار في أنشطة الترخيص، من خلال إجراء دراسة جدوى بشأن وضع معايير مشتركة وممارسات مثلى يُوصى بها للاعتراف بقدرات وكفاءات نُظُم الترخيص لدى دول التصميم (بما في ذلك الموافقات على التصاميم/الاعتراف بمؤسسات التصميم)؛

(ج) أن يطلب إلى الإيكاو والدول الأعضاء دعم عملية وضع قواعد وتوصيات دولية ومواد إرشادية وأدلة يمكن للدول الأعضاء استخدامها لإصدار شهادات للمنتجات، وإتمامها بتوجيهات بشأن أفضل الممارسات في إجراء أنشطة المصادقة.

- انتهى -