



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

الامتثال لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وما تواجهه الدول الصغيرة من تحديات

(مقدمة من ترينيداد وتوباغو بدعم من جامايكا، والدول الأعضاء في منظمة دول شرق الكاريبي (OECS))

#### الموجز التنفيذي

تبرز هذه الورقة التحديات التي تواجهها الدول الصغيرة المُطالِبة بالامتثال لمتطلبات الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، وما نتج عن ذلك من مستوى منخفض من التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية. وتخضع جميع الدول للتدقيق استناداً إلى ذات المعايير بصرف النظر عن مستوى تعقيد قطاع الطيران في دولكم، ولا يهم ما إذا كانت دولتكم تقوم بالتصنيع أو التصميم والبناء، أو ما إذا كنتم دولة تمتلك عدداً من الطائرات في سجلاتها.

وترى ترينيداد وتوباغو بأنّ جذور نتائج التدقيق إلى جانب المستوى المنخفض من التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق الثالث عشر تكمن في الملحق نفسه وفي المواد التوجيهية التي تجهد الدول إلى الامتثال لها.

تقترح هذه الورقة أن تقوم الإيكاو بإنشاء فريق خبراء أو نظام ما مهمته مراجعة العمليات المُستخدمة في إطار تدقيق و/أو تقييم امتثال دولة ما للقواعد والتوصيات الدولية للملحق الثالث عشر والوثيقة 9756 Doc، دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، أسوةً بما يتعلق بالملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران والوثيقة 9760 Doc، دليل صلاحية الطائرات للطيران حيث أنّ دور صلاحية الطائرات للطيران واضح المعالم أمام دول التصميم والتصنيع والتشغيل والتسجيل.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- الإقرار بأنّ هناك فرقاً حقيقياً فيما يخص مستوى التنفيذ الفعال للملحق الثالث عشر بين الدول الأقل تطوراً والدول ذات قطاعات الطيران المعقدة بما في ذلك تصنيع الطائرات، وبين تلك التي تقف للقدرة التصنيعية؛
- توصي إلى المجلس بأن يُصار إلى إنشاء فريق خبراء لينظر في وسيلة بديلة عوضاً عن تحميل المسؤولية للتحقيق في الحوادث والمنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع.
- أن تقوم الإيكاو بمراجعة جدوى إعادة تنظيم الملحق الثالث عشر والوثيقة 9756 Doc، بشكل تتعامل على نحو مختلف مع دول التصميم والتصنيع، إمّا في إطار وثيقة منفصلة أو بتقسيمهما.
- أن تقوم الإيكاو بإعداد بروتوكولات التدقيق تسمح باعتماد سياسات وتدابير ملائمة كوسيلة لإظهار الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية بدلاً عن إنشاء المكاتب.
- التوصية بأن يتم إجراء عملية تعديل على أدلة التدابير المرتبطة.

ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالامتثال لمراقبة السلامة الجوية.

الأهداف

الاستراتيجية:

منخفضة	الأثار المالية:
الملحق الثالث عشر الملحق الثامن الوثيقة Doc 9756 الوثيقة Doc 9760، المجلد الأول الذي يقدم مستوى واحدا من الإرشاد بشأن التنظيم والتدابير، والمجلد الثاني المخصص لمسألتي ترخيص التصميم واستمرار صلاحية الطيران.	المراجع:

## ١- المقدمة

١-١ تسعى هذه الورقة إلى تقديم حل بديل للدول التي تعاني في تلبية متطلبات الملحق الثالث عشر ونهج الرصد المستمرة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٢-١ وتقرح الورقة بأن يتم التعامل مع الدول التي تمتلك بيئة طيران أقل تعقيدا وفقا للنظام المُستخدم منذ فترة طويلة في تقييم الامتثال للملحق الثامن للإيكاو، صلاحية الطائرات للطيران، بمعنى أنه إذا كنتم دولة تصميم و/أو تصنيع، يتوجب عليكم إبداء مستوى ملائم من الكفاءة متمثلة بالإطار التنظيمي والموظفين المدربين والمؤهلين إلى جانب متطلبات أخرى.

٣-١ كما تقترح الورقة أن مسألة الطلب إلى الدول الأعضاء إعداد وتنفيذ التدابير الصالحة للتطبيق سوف يقترن بمزيد من الفعالية والكفاءة والإنتاجية، وستتمكن الدول من خلاله تلبية متطلبات التدقيق على عكس شرط إظهار قدرتها على إجراء تحقيقات معقدة.

٤-١ وأشير من خلال هذه الورقة إلى أن البند ٥-١ من الفصل الخامس للملحق الثالث عشر ينص على إلقاء مسؤولية أي تحقيق جزئياً أو كلياً على عاتق الدولة نفسها، غير أن ذلك لا يمثل بالضرورة خياراً لكثير من البلدان بسبب التعقيدات التي تشوب القوانين والمسؤوليات القانونية والعواقب السياسية فضلاً عن جملة أسباب أخرى.

٥-١ وتقرح الورقة أن يتم الطلب إلى الدول امتلاك نظام لإجراء التحقيقات في الحوادث وبرهنة أنها تمتلك مثل هذا النظام، والذي يضمن استقلالية التحقيقات.

## ٢- المناقشات

١-٢ على مدى السنوات السبع عشرة الماضية، عانت جمهورية ترينيداد وتوباغو إلى جانب دول كاريبية أخرى في مسألة تلبية متطلبات الملحق الثالث عشر بشأن التحقيق في الحوادث، بما في ذلك حاجتها إلى مُحقق مستقل.

٢،٢ واستمرت العديد من تقارير التدقيق الواردة من إقليم الكاريبي في إظهار بأن امتثال دوله للملحق الثالث عشر للإيكاو يبقى منخفض نسبياً وما زال يمثل تحدياً في طريق الدول الصغيرة.

٣-٢ ومن أجل معالجة هذه التحديات، كانت إحدى التوصيات التي نوقشت مرارا وتكرارا على مدى السنوات الخمسة الأخيرة بمن في ذلك مع ممثلي الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية في منطقة الكاريبي ومكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي، وهي متمثلة في إنشاء مكتب إقليمي للتحقيق في الحوادث، ربما يتم تزويده بطاقم عمل وموارد، بيد أن ذلك يظل تحدياً لعدة أسباب.

٤-٢ وترى جمهورية ترينيداد وتوباغو بأنّ المشكلات لن تُحل عن طريق هذا النهج وحده كونه لا يمكن تزويد أي مكتب بالموظفين المدربين والمؤهلين وذوي الخبرة كي يظلوا لـ ٣٦٥ يوماً على مدار السنة و٢٤ ساعة يوميا على أهبة الاستعداد، فالحصول على المنشآت وتحديثها باستمرار ما هو إلا تحدّي من جملة تحديات أخرى.

٥-٢ وتقرّح هذه الورقة أنه سيكون أكثر فعالية وكفاءة وإنتاجية وستتمكن الدول الصغيرة من تلبية متطلبات التدقيق إذا طُلب إلى هذه الدول امتلاك، وبرهنة أنها تمتلك نظاماً يسهل استقلالية التحقيقات ولكي تخلو من أية تدخل أو تحيز.

٦-٢ وعلى حد علمنا، فإنّ كادرا كبيرا من المفتشين من منطقة الكاريبي قد أتم عدة ساعات من التدريب في قاعات دراسية بشأن التحقيق في الحوادث، لكن أعضاء الكادر غير مؤهلون لقيادة أي تحقيق في حادث لأنهم يفتقدون الخبرة العملية اللازمة أثناء العمل، والتي تُكتسب مع حصول الحوادث ونحن نعمل على التخلص من الحوادث والوقائع الخطرة، لذا ربما يكون هذا النهج مدمرا لذاته.

٧-٢ لا تمتلك الدول الجزرية الصغيرة المشابهة لجمهورية ترينيداد وتوباغو تعقيدا في أنشطة الطيران الذي يتيح لها حيازة الموارد الفنية والبشرية والمالية المطلوبة لإجراء التحقيقات في الحوادث بكفاءة.

٨-٢ وما نفهمه فيما يتعلق بالتعامل مع عدة حوادث جوية على مدى السنوات هو أنّ تلك المشكلات يمكن معالجتها على نحو مرضٍ عبر التعاون مع مجموعة دول التصميم والتصنيع كلما حدثت واقعة ما، وقد كان ذلك ناجعا أيضا متى ما سجلت المنطقتان حوادث جوية.

٩-٢ ولكي نضع النقاش في سياقه الصحيح، نجد العديد من مشغلي الطائرات في منطقة الكاريبي وجمهورية ترينيداد وتوباغو مثل بوينغ ٧٧٧ وبوينغ ٧٣٧ وATR 72 وATR 42 وCessna Caravan وبوينغ ٧٦٧ وEmbraer 190، وعدد ضخم من طائرات الهليكوبتر والكثير غيرها، ولسنا متأكدين ما إذا كانت الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية أو شركة بوينغ سترغبان في مشاركة نظم بيانات التصاميم الخاصة بهما لكي يتم تحليل مسجل بيانات الرحلة الجوية ومسجل الصوت في مقصورة القيادة بحيث تتمكن الدول من إجراء تحليل هادف للساعات أو الدقائق القليلة الأخيرة للرحلة الجوية.

١٠-٢ وتبقى النقطة التي ينبغي التأكيد عليها هي أنّ أي تدقيق يقترح بأنّ دولة ما تمتلك كافة المنشآت والموارد لتلبية مختلف أنواع الطائرات التي تعمل في نطاق سلطتها والوقائع الجوية، سيُعتبر متسا بالمتناول المُفرط.

### ٣- المقترح

١-٣ ينبغي مراجعة هيكل عمليات التدقيق هذه التي تجربها الإيكاو لكي تأخذ في الاعتبار التعقيد الذي قد يعترض التشغيل في دولة ما في مناطق مختلفة من العالم.

٢-٣ يُقترح أيضا أن يتم اعتماد وتضمين مبادئ الملحق الثامن في الملحق الثالث عشر إلى جانب وضع مبادئ توجيهية مماثلة لتلك التي تدير هيكل الوثيقة Doc 9760، حيث يتم التعامل مع مسؤوليات الدول فيما يتعلق باستمرار صلاحية الطيران على نحو مختلف مقارنةً مع تلك المقترنة بتصميم الطائرات وإنتاجها وتصنيعها.

٣-٣ ينبغي تعديل الجزء الأول من دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات المرتبط (الوثيقة Doc 9756) وكذلك دليل السياسات والتدابير بشأن التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (Doc 9962) بحيث تصبح مستندة إلى الكفاءة، وبذلك يتم إجراء عمليات التدقيق للدول على أساس معايير ممكن تحقيقها.

٤-٣ يجب توضيح أنّ الدولة التي تشهد حوادث ووقائع في مجال الطيران، والتي هي أيضا دولة منوطة بمسؤوليات التصميم والتصنيع ستكون مُطالبَة بمعالجة مجموعة مختلفة من أسئلة البروتوكول إذا لم تكن كلها على عكس تلك الدول التي لا تمتلك قطاعات طيران معقدة والتي لا تشترك في التصميم أو التصنيع.

٥-٣ وهكذا، مع تعديل الملحق الثالث عشر والدليل التوجيهي للتدابير المتعلقة بالتحقيق في حوادث الطائرات، سوف تصبح الدول قادرة على تحقيق الامتثال للملحق وإظهاره.

#### ٤- الخلاصة

١-٤ ترنو جميع الدول إلى أن تكون في موقع قادرة على إظهار امتلاكها نظام تستطيع من خلاله إجراء التحقيقات في حوادث الطائرات على نحو فعال ومستقل.

٢-٤ إنّ قدرة الدول على استخدام الموارد المحدودة عبر وضعها تدابير ملائمة تعترف بقدرات الدول على توظيف الموارد الفنية الملائمة في مجال زمني ضيق تمثل بديلاً فعالاً لمحاولتها إلزام طواقم العمل إيجاد الموارد، وكما كر أعلاه، فإنّ تكليف الدولة جهة أخرى بإجراء التحقيقات في الحوادث يتطلب أيضا وجود قوانين وتدابير ملائمة والتي قد تضحي نفسها غير عملية أو غير قابلة للتطبيق.

٣-٤ وتقرح الورقة أنّ معالجة ذلك يمكن أن يتم من جانب كل دولة تقوم بتنفيذ تلك القوانين واللوائح التنظيمية والتدابير الإرشادية المرتبطة والتي من شأنها صون استقلالية التحقيق والمحقق المسؤول.

- انتهى -