



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٧: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

تحسين رصد وتسجيل الإجراءات المرتبطة بتوصيات السلامة

(ورقة مقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي^١ والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ والبيروكنترول (EUROCONTROL))

الموجز التنفيذي

يُعتبر إصدار التوصيات في مجال السلامة، (SR) لاسيما في سياق التقرير النهائي بعد حادثٍ أو واقعة خطيرة، من الأمور الضرورية لتعزيز مستوى السلامة ولتجنب حدوث وقائع مشابهة أخرى في المستقبل. ويعود تنفيذ توصية السلامة التي توجّه إلى عناية هيئة معينة لقرار تتخذه تلك الجهة. ولكن، من المسلّم به أن التوصيات في مجال السلامة لا تتابع دائما ولا تعالج بشكل مناسب، كما لا ترصد دائما الجهات المعنية الإجراءات المقترحة أو المتخذة على نحو موثم. وهذا الوضع قائم في حالات عديدة، حتى عندما تكون تلك التوصيات موجهة إلى عناية الإيكاو وتلك ذات الاهتمام العالمي (SRGC). فضلا عن ذلك، يتم الإقرار، على الصعيد العالمي، بأن تبادل المعلومات في مجال السلامة، بما في ذلك توصيات (SR)، من الأمور الحيوية لضمان سلامة الطيران.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أن تذكّر بأن إصدار توصيات السلامة، لاسيما في إطار تقرير نهائي بعد حادثٍ أو واقعة خطيرة، من الأمور الأساسية للحؤول دون حدوث وقائع شبيهة في المستقبل ولتعزيز سلامة الطيران بشكل عام.
- أن تدعو المجلس إلى تحديد الفرص السانحة لضمان عملية أكثر كفاءة لرصد وتسجيل الإجراءات المتبعة أو المقترحة من الجهة الموجهة إليها التوصيات وذلك لمعالجة مسائل السلامة التي تم تحديدها في التوصية بهدف تشجيع تلك الجهات على اتخاذ الإجراءات اللازمة عندما تتلقى مثل هذه التوصيات؛ وأن تطالب المجلس بأن يتخذ الإجراءات المناسبة بما في ذلك اقتراح تعديلات على الملحق الثالث عشر، عندما يكون ذلك ضرورياً.
- أن تقر التوصية الصادرة عن المؤتمر رفيع المستوى للسلامة في عام ٢٠١٥ التي طالبت الإيكاو بإنشاء قاعدة بيانات لتوصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي (SRGC) وتسرع آلية اعتماد التدابير المناسبة وتوافرها على موقع شبكي خاص بالإيكاو.
- أن تدعو الإيكاو إلى اعتماد عملية تتيح تحديد توصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي (SRGC) من ضمن توصيات السلامة التي تتلقاها أو تُبلّغ بها، وتبلغ الدول الأعضاء بها من خلال قاعدة البيانات المذكورة أعلاه.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.

الأهداف
الاستراتيجية:

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورغ مالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

<p>سُتُفِّدَ النشاطات المذكورة في هذه الورقة رهناً بتوافر الموارد الملحوظة في ميزانية البرنامج العادي للفترة الثلاثية: ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من الإسهامات خارج نطاق الميزانية. وإن الاتحاد الأوروبي مستعد لتوفير بصورة مجانية الأداة التي تستخدم حالياً في إطار قاعدة البيانات الأوروبية لتوصيات السلامة والتي يمكن أن تُستخدم لاعداد قاعدة بيانات الإيكاو الخاصة بتوصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي (SRGC).</p>	<p>الآثار المالية:</p>
<p>الملحق الثالث عشر، "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" الوثيقة (Doc 9756)، "دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" الوثيقة (Doc 9962)، "دليل سياسات وإجراءات التحقيق في الحوادث والوقائع". الوثيقة (Doc 10046)، "تقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة لعام ٢٠١٥".</p>	<p>المراجع:</p>

١ - المقدمة

١-١ يُعتبر إصدار التوصيات في مجال السلامة (SR)، ولاسيما في سياق التقرير النهائي بعد حادث أو واقعة خطيرة، من الأمور الضرورية لتعزيز مستوى السلامة ولتجنب حدوث وقائع مشابهة أخرى في المستقبل. في الواقع، تحدد توصيات السلامة الإجراءات التي تُعتبر لازمة للحؤول دون حدوث هذه الوقائع مجدداً وهي تنتج عن عملية التحقيق في عملية الحوادث أو الوقائع الخطيرة. كما يمكن أن تنتج توصيات السلامة عن دراسات في مجال السلامة، على أساس أن هذه الدراسات تستند إلى عمليات التحقيق التي تتفادها سلطات التحقيق في مجال الحوادث (AIAs).

٢ - المناقشة

١-٢ من المسلم به أن الإجراءات المتخذة كنتيجة لإحدى توصيات السلامة ستظل رهن القرار الذي تتخذه الجهة المتلقية لهذه التوصية. وفي الوقت عينه، من المسلم به أيضاً أنه، في بعض الحالات، لا تُتخذ الإجراءات المناسبة لمعالجة توصيات السلامة أو حتى وأنها لا تتخذ أي تدابير بشأنها، لذلك تبقى المسائل الخاصة بالسلامة عالقة.

٢-٢ إن نظام توصيات السلامة ينبغي أن ينظر في المدة المرنة المعينة لاتخاذ الإجراء الموصى به لمتابعة هذه التوصيات، إذ أنها قد تؤثر على كفاءة الرصد والمتابعة. في الواقع، ينبغي التركيز على بعض خصائص هذه التوصيات. فإن الإجراءات التصحيحية التي تتطلب تدابير فنية أو تشغيلية أو تنظيمية قد تختلف اختلافاً كبيراً، ويعتبر ذلك صحيحاً أيضاً بالنسبة إلى طبيعة الإجراء الذي تطالب به سلطات التحقيق في الحوادث. لذلك، ينبغي النظر في كيفية متابعة أصحاب المصلحة لهذه التوصيات على المدى القصير أو المتوسط أو الطويل. وحسب الخبرة، إن الاستجابة الفنية في مجال العمليات أو التصميم أو الصيانة يمكن أن تدرج في إطار التنفيذ على المدى القريب أو المتوسط. ومن جهة أخرى، إن توصيات السلامة التي تتطلب تغييراً تنظيمياً، وهي التي تكون مثلاً موجهة إلى دولة متعاقدة أو إلى سلطة إقليمية مسؤولة عن منح الإجازات وإصدار التنظيمات، يمكن أن تتطلب استجابة تشمل عملية تنظيمية على المدى الطويل. حالياً، ما من حكم في الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" بشأن تنفيذ آلية لتتبع تلك التوصيات ورصدها ومتابعتها. في الواقع، إن أحكام الملحق الثالث عشر المرتبطة بمسؤولية الدولة التي تتلقى التوصية أو تصدر توصية في مجال السلامة (التوصيات من ٦-١٠ إلى ٦-١٢) تطالب فقط بالإجابة ضمن ٩٠ يوماً واعتماد الإجراءات لتسجيل الردود والإجراءات لرصد التقدم في مجال التدابير المتخذة.

٣-٢ في هذا السياق، ينبغي أن تركز الدول المتعاقدة والإيكاو وأي جهة أخرى تتلقى توصية في مجال السلامة على تلك التوصيات وتعتبرها مسألة هامة تتطلب تنفيذ إجراءات محددة وموحدة للرصد والمتابعة.

٤-٢ وإن تحسين عملية رصد ومتابعة تنفيذ توصيات السلامة يمكن أن يساهم في تحسين مستوى كفاءة تنفيذ هذه التوصيات. ويمكن أن يفضي ذلك، في نهاية المطاف، إلى تجنب وقائع مماثلة في المستقبل. وعلى الدولة المتعاقدة التي أصدرت توصية في مجال السلامة إلى جانب الدولة المتعاقدة المسؤولة عن مراقبة الهيئة التي تلقت التوصية أن تضمن عملية الرصد المُعززة. وسيؤدي ذلك إلى إقامة إطار مراقبة شامل تديره الدولة بحيث تشرف على جميع الهيئات المسؤولة عنها. وبغية

تحقيق هذه الأهداف، ينبغي للدول المتعاقدة المعنية أن تضمن كفاءة عملية تتبع ورصد ومتابعة التوصيات (SR) وتوفر ما يلزم من الإجراءات والعمليات المتسقة والفعّالة والمعزّزة من حيث الكفاءة.

٥-٢ في بعض الأحيان، يمكن أن توجّه توصية في مجال السلامة إلى الإيكاو. وينبغي أن تعالج الإيكاو هذه التوصيات وتتابعها بصورة موقوتة وبطريقة شفافة، وذلك بهدف ضمان اعتماد ما يلزم من الإجراءات الضرورية لما فيه صالح سلامة الطيران في العالم. فضلاً عن ذلك، ينبغي للإيكاو أن تبلغ الدول المتعاقدة باتخاذها أو عدم اتخاذها للإجراءات بعد تلقيها التوصيات في مجال السلامة وأن تشرح مسوغات قرارها.

٦-٢ إن إنشاء الإيكاو في عام ٢٠١١ لتوصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي، سلط الضوء على أن توصيات السلامة ذات أهمية استراتيجية لسلامة الطيران، وهي تمثل مورداً فعالاً ييسر تحديد مسائل السلامة ذات الأولوية العالمية. وينبغي اعتماد عملية محددة لتنفيذ مفهوم هذه التوصيات (SRGC) تنفيذاً ملموساً. ومن شأن ذلك أن يسمح للإيكاو باعتماد منهجية معينة لتحديد توصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي من بين التوصيات التي تتلقاها أو تُبلّغ بها.

٧-٢ فضلاً عن ذلك، فإن توصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي ينبغي أن تشاطرها الدول باعتبارها تجميعاً للمعلومات التي يمكن أن توفر منافع جمة في مجال السلامة. ويمكن لهذه المنصة أن تساهم في تحسين عملية تحديد شواغل السلامة والاتجاهات في هذا المجال، وتحول دون ازدواجية الجهود بين المنظمات الإقليمية للسلامة أو الدول. وقد تم الإقرار بذلك على وجه الخصوص في إطار مؤتمر الإيكاو الرفيع المستوى للسلامة في عام ٢٠١٥. أما على الصعيد الإقليمي، فإن الاتحاد الأوروبي قد أعد في عام ٢٠١٣ قاعدة بيانات لتوصيات السلامة لتيسير تبادل المعلومات بشأن تلك التوصيات وتحديد التوصيات ذات التأثير على نطاق الاتحاد الأوروبي. ولتحقيق هذا النظام الخاص بتوصيات السلامة ينبغي توفير قاعدة بيانات وإجراء إرشادات وإجراءات لا سيما لضمان إمكانية تعقب هذه التوصية من خلال حالات الرصد والمتابعة للإجراءات والردود التي اتخذتها الجهة المعنية أو لم تتخذها بعد. وينبغي لهذه الإجراءات أن تضمن نوعية البيانات وإمكانية تتبع هذه التوصيات والردود التي توفرها الجهة المعنية.

- انتهى -