



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة الفنية

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

كيف يمكن للتحقيق في الحوادث والوقائع أن يسهم في تنفيذ برنامج السلامة الوطني
(ورقة مقدمة من قبل الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه اقتراحاً لتعزيز الروابط بين وظائف التحقيق في الحوادث والوقائع وبرنامج السلامة الوطني من خلال مراجعة أحكام نظام إدارة السلامة والتحقيق في الحوادث الجوية الواردة في الملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطيران وفي الملحق التاسع عشر — إدارة السلامة، والإرشادات المرتبطة بها. وهي تحت الدول أيضاً على تبادل المعلومات والمعرفة والخبرات بشأن الوظائف المتصلة ببرنامج السلامة الوطني بواسطة استخدام النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ (iSTARS)، أو أي مجموعة بيانات يمكنها أن تُيسر تبادل البيانات والمعلومات وتخزينها.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بمحتويات ورقة العمل هذه؛

(ب) تطلب إلى الإيكاو أن تقتضي من فرق الخبراء ومجموعات الخبراء الخاصة بنظام إدارة السلامة وبرنامج السلامة الوطنية والتحقيق في الحوادث والوقائع أن تراعي تطوّر الأحكام والسياسات والإرشادات من أجل تمكين الدول من تعزيز الروابط بين وظائف التحقيق في الحوادث والوقائع وبرنامج السلامة الوطني. وقد يقتضي ذلك مراجعة الملحق الثالث عشر والملحق التاسع عشر والوثائق المرتبطة بهما وأسئلة البروتوكول المتصلة بالتحقيق في الحوادث والوقائع الواردة في تقييم الإيكاو لتنفيذ برنامج السلامة الوطني بموجب البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)؛

(ج) تشجيع الدول على الانتظام في تبادل المعلومات والمعرفة والخبرات في مجال إدارتها الخاصة بمخاطر السلامة والمتعلقة ببرنامج السلامة الوطني، إلى جانب جميع عناصرها بما في ذلك وظائف التحقيق في الحوادث والوقائع واستخدام النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ (iSTARS) لهذا الغرض، أو أي مجموعة بيانات أخرى يمكنها تيسير تبادل البيانات والمعلومات وتخزينها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتعلق بالسلامة.
الأثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	Doc 9756، دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الجزء الأول — التنظيم والتخطيط، والجزء الثاني — الإجراءات والقوائم المرجعية، والجزء الثالث — التحقيق، والجزء الرابع — الإبلاغ Doc 9859، دليل إدارة السلامة

١- المقدمة

١-١ منذ بداية القرن الحادي والعشرين، بدأ نهج كلي يغطي كافة الأنظمة بالظهور في قطاع الطيران وعلى مستوى الدول لكي يتسنى تنفيذ نظام إدارة السلامة وبرنامج السلامة الوطني وفق قدرات كفوءة ومتكاملة لجمع البيانات وتحليلها وتنسج بمؤشرات وأهداف واضحة ومعدة سلفاً لأداء السلامة.

٢-١ "ومع ذلك، بقيت نظم السلامة حتى اليوم تركز بشكل كبير على أداء السلامة الفردي والرقابة المحلية، مع حد أدنى من الاهتمام بالسياق الأوسع لمنظومة الطيران الكلية. وأدى ذلك إلى اعتراف متزايد بتعقيد منظومة الطيران والمؤسسات المختلفة التي تؤدي جميعها دوراً في السلامة الجوية. وهناك الكثير من الأمثلة على الحوادث والوقائع التي تظهر أن الروابط بين المؤسسات أسهمت في تحقيق نتائج سلبية." (الفقرة ٢-١-٤ د) من وثيقة الإيكاو (Doc 9859)

٣-١ ومن المهم الآن تعزيز الروابط بين الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر في أكثر من ميدان. ويتمثل الهدف في تكامل الجهود على مستوى الدول من أجل إنجاز أهداف التحقيق الرفيعة المستوى الرامية إلى تحسين السلامة. والروابط الحالية غير واضحة ولا توجد أحكام محددة في أي من الملحقين تشرح وتعزز هذه الروابط.

٤-١ ويُعتبر تحقيق الدول في الحوادث أحد العناصر الرئيسية لإدارة مخاطر السلامة على مستوى الدول، ويقتضي عنصر المخاطر هذا تنسيقاً أساسياً بين السلطة الوطنية للتحقيق في الوقائع (AIA) والهيئة المسؤولة عن برنامج السلامة الوطني. وعلى وجه الخصوص، يتعين على الدولة أن تتظر نظراً دقيقاً جداً في التحليل القائم على المخاطر.

٥-١ ويتصل أحد الأمثلة على العلاقة بين الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر بالتوصيات الخاصة بالسلامة. ويشترط الملحق الثالث عشر (القاعدتان ٦-١١ و٦-١٢) أن يكون لدى الدولة نظام لرصد توصيات السلامة التي تصدرها أثناء التحقيق، أو في التقرير الختامي. وإذا كان لتوصية السلامة أن تكون توصية فعالة، يتعين تحديد المخاطر وضوابط المخاطر وكيفية فشلها والتوصية بالإجراءات التصحيحية.

٢- المناقشة

١-٢ ينص الملحق الثالث عشر على وجوب قيام الدول بالتحقيق في الحوادث والوقائع الخطيرة والوقائع المختارة وفقاً للمتطلبات الوطنية للدولة. وفي هذا الجانب، تضطلع الدولة بالمسؤولية عن تحديد الحاجة إلى التحقيق في الحادثة ونطاق ذلك التحقيق. وعضواً عن الإلتزام بالتحقيق في الحوادث والوقائع الخطيرة (بالنسبة لمعايير معينة)، يقوم القرار بإجراء التحقيق في الوقائع على تقييم التعرض للمخاطر المرتبطة بالحدث.

٢-٢ وعند تحديد الأخطار، تشكل المنهجية التفاعلية جزءاً هاماً على وجه الخصوص من إدارة مخاطر السلامة. وسيتبين من خلال المؤشرات التي تظهر أثناء التحقيق في الحوادث والوقائع، أنه سيتم تحديد الأخطار تحديداً أوضح. وستسهم عمليات التحقيق التي توفر تحليلاً شاملاً والتي تحدد الأسباب الجذرية للحوادث والوقائع، إسهاماً كبيراً في تعزيز السلامة، بينما تؤدي عمليات التحقيق التي لا تتجاوز المستوى الأساسي من أسباب الحوادث والوقائع إلى الحد من قيمة التحقيق.

٣-٢ إن إدارة برنامج السلامة الوطني هي مسؤولية تقع على عاتق وكالات وطنية متعددة معنية بالطيران وفي معظم الدول، تضطلع سلطة الطيران المدني الوطنية بالمسؤولية عن تنفيذ الجزء الأكبر من برنامج السلامة الوطني. ويتم إنجاز مسؤولية سلطة التحقيق في الحوادث عن برنامج السلامة الوطني بواسطة ربط أسباب الحوادث بالعوامل المرتبطة ببرنامج السلامة الوطني. وينبغي إدماج نتائج التحقيق مع العناصر الأخرى لبرنامج السلامة الوطني من خلال بند ينص على تمثيل سلطة التحقيق في الحوادث في مجموعة تنسيق برامج السلامة الوطنية.

٤-٢ وتدعم التوصية ٥-٢-٢ من الملحق التاسع عشر عملية الربط هذه، وهي التوصية التي تعتبر التقارير الختامية كمصدر إضافي يتعين استخدامه لرصد تطبيق الإجراءات الوقائية اللازمة لمعالجة أوجه القصور الفعلية أو المحتملة. وتتمثل النقطة الهامة من التشابك في البيانات المتأتية من التحقيقات في نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة (SDCPS) اللازمة بموجب الملحق التاسع عشر. وتعمل هذه النظم على تيسير تحليل المعلومات المتصلة بأوجه القصور الفعلية أو المحتملة في مجال السلامة.

٥-٢ ويشكل التقرير الختامي أساساً لسلطة التحقيق في الحوادث من أجل توثيق الاستنتاجات الخاصة بمخاطر السلامة وإصدار توصيات السلامة. ولذلك، فإن إحالة التقارير الختامية، التي تتضمن توصيات السلامة، إلى الدول المعنية وإلى الإيكاو، يتيح لسلطة التحقيق في الحوادث دعم قاعدة بيانات برامج السلامة الوطنية. ويسري نفس الأمر على قاعدة الإيكاو لتوصيات السلامة ذات الإهتمام العالمي (SRGC).

٦-٢ ولا يقتصر الإبلاغ عن توصيات السلامة على التقرير الختامي، إذ أن شكل وتوقيت الإبلاغ عن توصيات السلامة يتأثر بدرجة المخاطر المرتبطة بالمسألة الكامنة بشأن السلامة. ومع ذلك فإن إصدار التقارير الختامية يوفر فرصة بديلة للدول التي لديها قواعد بيانات صغيرة من أجل استخدام المصادر المتوفرة على الصعيد الدولي من أجل تحديدها للأخطار وإدارة مخاطر السلامة.

٧-٢ وبالنسبة لمفهوم التحقيق القائم على النظام الكلي، يتعين على سلطة التحقيق في الحوادث أن تنظر في الكثير من القدرات من أنجاز أهداف التحقيق. وفيما يلي بعض من هذه القدرات:

- **التشريع الفعال** الذي يفوض سلطة التحقيق في الحوادث باختصاص جمع البيانات المتصلة بالعوامل البشرية والتنظيمية التي تُعتبر حجر الأساس لأي تحقيق متصل ببرنامج السلامة الوطني. وينبغي تفويض المحققين التابعين لسلطة التحقيق في الحوادث من أجل استعراض سجلات المؤسسة بما في ذلك سجلات كبار الموظفين بالإدارة من أجل تحديد الأخطار المتصلة بالثقافة السائدة بالمؤسسات ومعضلة الإدارة والتزام الإدارة بالسلامة. وبغية تحديد هذه الجوانب التنظيمية يتعين تفويض المحققين للنظر في مصادر بيانات العوامل البشرية، التي قد تقتضي استعراض الملفات الشخصية التي قد تكون مصنفة كمعلومات سرية في بعض الدول.

- **تدريب المحققين على اكتساب الكفاءة في الوظائف اللازمة لتحليل مخاطر السلامة.** ولن يؤدي تدريب المحققين التقليدي إلى تحسين كفاءاتهم في مجال التحقيق في العوامل البشرية وتلك المتعلقة بالمؤسسات. ولا يعني ذلك أنه يتعين تدريب المحققين لكي يصلوا إلى المستوى المتخصص بالنسبة للعوامل البشرية، ولكن ينبغي أن يؤدي التدريب المقدم إلى تمكين المحققين من تحديد الوقت الذي يحتاجون فيه إلى المساعدة من قبل أخصائي في العوامل البشرية.

- **تُعتبر الإرشادات الفعالة** أمراً أساسياً لتحديد وتحليل جميع الأخطار المتصلة بعمليات التفاعل الخاصة بإدارة السلامة فيما بين المؤسسات التي تضطلع بدور تشغيلي في الحدث. وينبغي أن تراعي عملية تحديد وتحليل الأخطار العوامل التنظيمية لكل مؤسسة معنية بالحدث وكيفية قيام نظام إدارة السلامة بتحديد وتخفيف أوجه القصور في إدارة السلامة بالمؤسسات. وينبغي ألا يتوقف التحقيق على التفاعلات البشرية بل ينبغي أن يغطي كيفية تفاعل الثقافة والتزام الإدارة بالسلامة والعوامل الخاصة بالسياق مع بعضها البعض لكي تسفر عن احتمال ظهور أخطار جديدة.

- **يجب على الدول أن تضمن فعالية الإجراءات الوقائية القائمة على توصياتها الخاصة بالسلامة.** وقد يشكل سنّ مؤشرات أداء رئيسية أداة جيدة لقياس فعالية توصيات السلامة.

٨-٢ يجب أن تقوم الإيكاو بتحسين الإرشادات الخاصة بالتحقيق والمتعلقة بإدارة المخاطر، وذلك من أجل إضفاء الطابع العالمي على الحاجة إلى الربط القوي بين التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات ونظم إدارة السلامة وبرامج السلامة الوطنية. وينبغي النظر على وجه الخصوص في تحسين سجلات رصد وتنفيذ توصيات السلامة (اللازمة بموجب الفقرتين ٦-١١ و١٢ من الملحق الثالث عشر) من أجل إدراج المعلومات الخاصة بتحديد الأخطار وأوجه القصور في الضوابط المتعلقة بالمخاطر والإجراءات التصحيحية الموصى بها. ويجب إدراج ذلك في سجلات الدولة التي تصدر توصيات السلامة فضلاً عن الدولة الموجهة إليها توصية السلامة.

٩-٢ وعند تحسين نظام رصد توصيات السلامة التابعة للدول وبواسطة إصدار التقارير الختامية التي تحتوي على التحاليل والاستنتاجات المتعلقة بمخاطر السلامة وقاعدة الإيكاو الخاصة بتوصيات السلامة ذات الإهتمام العالمي (SRGC)، فإن قدرات الدول في مجال أنشطة إدارة المخاطر وتحديد الأخطار ستتحسن بواسطة توسيع نطاق قاعدة البيانات وإضفاء مزيد من الصلاحية على البيانات من أجل تحليل المخاطر على مستوى الدول.

١٠-٢ ولكي يتسنى زيادة فعالية الربط بين التحقيق في الحوادث والوقائع وبرامج السلامة الوطنية، يتعين تحسين الإرشادات الواردة في الوثيقة 9756 والوثيقة 9859، لكي تبيّن مجالات ونماذج التفاعل بين التحقيق في الحوادث والوقائع وبرامج السلامة الوطنية وتبرز مسؤوليات الدول المشتركة في التحقيق ودورها فيما يتعلق بتطبيق توصيات السلامة واستحداث محفل للحوار فيما بين الدول المعنية. وسيشكل النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ (iSTARS) والقائم على الانترنت، عند تعديله على النحو اللازم، محفلاً جيداً للدول لإجراء هذا النوع من الحوار ولتعزيز قاعدة بياناتها المتعلقة بإدارة مخاطر السلامة وقدرات التحليل.

١١-٢ ومن المهم تحسين أسئلة البروتوكول المعنية ببرنامج السلامة الوطني والمتصلة بالتحقيق في الحوادث والوقائع في تقييم الإيكاو لتنفيذ برامج السلامة الوطنية بموجب إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وقد يقتضي ذلك توسيع نطاق أسئلة البروتوكول لكي تغطي القدرات المذكورة في الفقرة ٢-٧ من ورقة العمل هذه بالإضافة إلى أسئلة البروتوكول الثلاثة الحالية المتصلة بما يلي: تطوير قدرات المحققين والإرشادات ومدى تناول جوانب التحقيقات المتصلة بإدارة السلامة.

— انتهى —