



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

تأجيل تاريخ وجوب تطبيق توسيع نطاق نظام إدارة السلامة
ليشمل المؤسسات المسؤولة عن تصميم الطرازات و/أو تصنيع
المحركات والمراوح

(مقدمة من كندا)

الموجز التنفيذي

تناقش ورقة العمل هذه الحاجة إلى تأجيل تاريخ وجوب تطبيق التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة، الذي يوسع نطاق تطبيق نظام إدارة السلامة ليشمل المنظمات المسؤولة عن تصميم الطرازات وتصنيع المحركات والمراوح المحدد في ٢٠١٩/١١/٧. كما تنتظر هذه الورقة أيضاً في شرط مراعاة احتياجات هذه المؤسسات، مع تمكينها من إدارة التغيير والنمو والحفاظ على مستويات السلامة على نحو يتسم بالكفاءة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) أن تحيط علماً بالأعمال التي أنجزها القطاع حتى الساعة دعماً لتطبيق نظام إدارة السلامة مسؤول عن تصميم الطرازات و/أو تصنيع المحركات والمراوح؛
- ب) وأن تستعرض الاعتبارات المشار إليها في هذه الورقة وتاريخ الدخول حيز النفاذ في ٢٠١٩/١١/٧؛
- ج) وأن تنتظر في تاريخ معدّل للدخول حيز النفاذ يتماشى مع إدارة التغيير على نحو يتسم بالكفاءة ويحافظ على مستويات السلامة أثناء عملية التنفيذ.

| | |
|-----------------------|--|
| الأهداف الاستراتيجية: | ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة. |
| الآثار المالية: | لا تتطبق. |
| المراجع: | الملحق التاسع عشر - التعديل رقم (١) على "القواعد والتوصيات الدولية، إدارة السلامة" الوثيقة 9859 Doc، "دليل إدارة السلامة"، الطبعة الرابعة كتاب المنظمة AN 8/3.1-16/16، بتاريخ ٢٠١٦/٤/٤ |

١- المقدمة

١-١ يدعم الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" اتباع استراتيجية استباقية لتحسين أداء السلامة وتحسين التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر الأحكام المتعلقة بنظام إدارة السلامة لدعم التنفيذ المتسق، ما يشمل إعادة هيكلة مقتضيات نظام إدارة السلامة وتوسيع نطاقه ليشمل المؤسسات المسؤولة عن تصميم الطرازات وتصنيع المحركات والمراوح.

٢-١ وتلتزم كندا بالتحسين المستمر لممارساتها في مجال إدارة السلامة. ويجب أن تكون وتيرة التطبيق، بالنسبة للمؤسسات التي تم توسيع نطاق نظام إدارة السلامة ليشملها من خلال التعديل، متوافقةً مع احتياجات تلك المؤسسات مع تمكينها أيضًا من إدارة التغيير بكفاءة وإدارة النمو والحفاظ على مستويات السلامة.

٣-١ وتناقش ورقة العمل هذه الحاجة إلى تأجيل تاريخ وجوب تطبيق التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر الذي يوسع نطاق تطبيق نظام إدارة السلامة ليشمل هذه المؤسسات، والمحدد في ٢٠١٩/١١/٧.

٢- معلومات أساسية

١-٢ اعتمد المجلس التعديل رقم (١) على "القواعد والتوصيات الدولية، إدارة السلامة" (الملحق التاسع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي) أثناء الجلسة الثامنة من دورته ٢٠٧ في ٢٠١٦/٣/٢. وفي ٢٠١٦/٤/٤، أبلغت الدول باعتماد التعديل عبر كتاب منظّمة (AN 8/3.1-16/16) أُشير فيه بالتفصيل إلى أنّ المجلس حدّد يوم ٢٠١٦/٧/١١ موعداً لسريان مفعوله وقرّر أن يصبح واجب التطبيق في ٢٠١٩/١١/٧.

٢-٢ وقد نشأ التعديل رقم (١) عن اقتراحات فريق خبراء إدارة السلامة خلال اجتماعه الأول (SMP/1)، بالإضافة إلى اقتراحات مجموعة العمل الجامعة لفريق خبراء صلاحية الطائرات للطيران في اجتماعها الرابع عشر (AIRP/WG/WHL/14) وفرقة عمل حماية معلومات السلامة (SIP TF).

٣-٢ وقد أُعيدت هيكلة بعض المبادئ الواردة ضمن الملحق التاسع عشر بنية تيسير التنفيذ الفعال. وتمّ تعزيز الأحكام الخاصة بنظام إدارة السلامة لأغراض التنفيذ الموحد، بما في ذلك توسيع نطاق مقتضيات نظام إدارة السلامة ليشمل المؤسسات المسؤولة عن تصميم الطراز و/أو صناعة المحركات والمراوح.

٣- توسيع نطاق نظام إدارة السلامة ليشمل المؤسسات المسؤولة عن تصميم الطراز و/أو صناعة المحركات والمراوح

١-٣ لطالما كانت كندا من رواد إعداد وتنفيذ نظام إدارة السلامة على الصعيد العالمي. ومنذ استحداث نظام إدارة السلامة، واجهت كندا العديد من التحديات التي مكنتها من اكتساب خبرة وتبصر قيّمين فيما يتعلّق بنظام إدارة السلامة وتطبيق تغييرات في برنامج الطيران. على سبيل المثال، الحرص على إقامة التوازن ضمن مفاهيم نظام إدارة السلامة ومبادئه ما بين السلامة والكفاءة بدون فرض عبء غير مبرر على المؤسسة.

٢-٣ ويجب أن تتجاوز العمليات المعقّدة، مثل المؤسسات المسؤولة عن تصميم الطراز و/أو صناعة المحركات والمراوح مجرد تطبيق العناصر المكوّنة لنظام إدارة السلامة؛ ومن الضروري بالنسبة إليها إدماج وإقامة الترابط ما بين العناصر المكوّنة بشكلٍ كاملٍ ضمن المؤسسة للتوصّل إلى النتائج المتوخاة ويجب أن يجري ذلك بوتيرة قابلة للتحقيق.

٣-٣ ولقد أعربت المؤسسات الكندية التي تقيم نظاماً لإدارة السلامة في إطار التوسيع الذي ينصّ عليه التعديل رقم (١) عن قلقٍ كبيرٍ بشأن تاريخ وجوب التطبيق في ٢٠١٩/١١/٧ وأوصت بتأجيله.

٤-٣ وكان من المتوقع صدور الطبعة الرابعة من "دليل إدارة السلامة" (Doc 9859) الذي ينطوي على إرشادات للدول بشأن تطبيق نظام إدارة السلامة في يوليو ٢٠١٧، على غرار ما أُشير إليه في كتاب المنظّمة (AN 8/3.1-16/16). إلّا أنّ تاريخ النشر الفعلي كان في أبريل ٢٠١٨، ما أثار بالتالي على مسار التطبيق الأساسي بالنسبة إلى العديد من المؤسسات.

٥-٣ وتشارك كندا مع نظرائها الدوليين في اللجنة التوجيهية المعنية بنظام إدارة السلامة التي يتولّى ريادتها قطاع الطيران، والتي وضعت قاعدة قياسية خاصة بنظام إدارة السلامة من أجل "تطبيق نظام إدارة السلامة في مؤسسات التصميم والتصنيع والصيانة" (SM-0001). وتلت ذلك القاعدة القياسية الدولية الخاصة بالقطاع والتي تهدف إلى تمكين قطاع الطيران من تطبيق نظام إدارة السلامة وفقاً لما ينصّ عليه الملحق التاسع عشر في ٢٠١٨/٩/١٧. ومن شأن نشر هذه الوثيقة قبل أربعة عشر شهراً فقط من تاريخ السريان الذي اعتمده المجلس إعطاء إشارة إضافية إلى ضرورة النظر في التأجيل.

٦-٣ وفيما تمضي أسرة الطيران الدولية قدماً في إقرار نظام إدارة السلامة، فإنّ عدم القيام بذلك وفق وتيرة تنفيذ متسقة ما بين الدول قد يؤدي إلى زيادة الخطر المحقق بالحفاظ على الثقة بين الشركاء الدوليين. وعلى وجه الخصوص، المؤسسات التي يشارك فيها خبراء متخصصون كنديون، مثل فريق إدارة الترخيص (CMT) المعني بترخيص تصميم منتجات الطيران وتصنيعها، وسلطات الطيران المدني الأخرى (CAAs).

٧-٣ ومن المرجح أن يتأثر الاقتصاد الكندي والقدرة التنافسية لكندا على الصعيد الدولي، لاسيّما في قطاع الطيران، ما لم يؤجّل تاريخ سريان نظام إدارة السلامة في مؤسسات التصميم والتصنيع، حيث أنّ إدخال المنتجات إلى الأسواق الأجنبية قد يتأثر سلباً.

٤- الاستنتاج

١-٤ تعتقد كندا أنّ تأجيل تاريخ سريان التعديل رقم (١) المحدد في ٢٠١٩/١١/٧ نظراً لارتباطه بتوسيع نطاق نظام إدارة السلامة ليشمل المؤسسات المسؤولة عن تصميم الطرازات و/أو تصنيع المحركات والمراوح من شأنه تمكين المؤسسات من إدارة التغيير على نحو يتسم بالكفاءة والحفاظ على مستويات السلامة أثناء عملية التطبيق.

- انتهى -