



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند ٣٠ من جدول الأعمال : سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية
٣-٣ : النتائج ذات الصلة بهذا البند والتي أسفر عنها مسار السلامة
بالمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC 2021)

استراتيجية من أجل تنفيذ نُظْم إدارة السلامة لدى مُقَدِّمي الخدمات الخاضعين لأحكام الملحق التاسع عشر — إدارة السلامة

(مُقدَّمة من إكوادور وبرعاية من الأرجنتين والسلفادور وأوروغواي وباراغواي والبرازيل وبنما وبوليفيا وبيرو
والجمهورية الدومينيكية وسورينام وشيلي وغيانا وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) وكولومبيا والمكسيك)

الموجز تنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه على الجمعية العمومية استراتيجية لتعزيز تنفيذ نظام إدارة السلامة (SMS) لدى مُقَدِّمي الخدمات
الخاضعين لأحكام الملحق التاسع عشر — إدارة السلامة وتحسين مستويات نضج برامج السلامة الوطنية (SSP).

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى أن:

(أ) تأخذ علماً بورقة العمل هذه؛

(ب) تطلب إلى الإيكاو تعزيز تبادل أفضل الممارسات وأن تضع إرشادات تتعلق بالتجربة المبلغ عنها في ورقة العمل هذه
وغيرها من التجارب المُقدَّمة، وذلك لضمان أن يكون لدى الدول، أثناء تنفيذها لبرامج السلامة الوطنية، معلومات كافية
عن تفويض المهام والمسؤوليات المُتعلِّقة بالسلامة من أجل إنشاء هياكل فعّالة لاعتماد ورصد نُظْم إدارة السلامة لدى
مُقَدِّمي الخدمات.

الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المُتعلِّق بالسلامة.

الآثار المالية: لا يلزم تدبير أي موارد إضافية.

المراجع: الملحق التاسع عشر — إدارة السلامة

الوثيقة 9859 Doc، دليل إدارة السلامة (SMM)

الوثيقة 10004 Doc، الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢.

^١ قدّمت إكوادور النسخة باللغة الإسبانية.

١ - المقدمة

١-١ الغرض من القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي — إدارة السلامة هو مساعدة الدول على إدارة مخاطر سلامة الطيران، وذلك نظرا لتزايد منظومة النقل الجوي العالمي تعقيدا وترابطا فيما بين أنشطتها الجوية اللازمة لضمان التشغيل الآمن للطائرات. ولذلك، فقد ساعد الملحق التاسع عشر العملية الجارية لتطوير استراتيجية وقائية أدت إلى تحسين أداء السلامة.

٢-١ وتستند هذه الاستراتيجية الوقائية، التي تتماشى مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ الصادرة عن الإيكاو (GASP, Doc 10004) وخطة السلامة الجوية في إقليم أمريكا الجنوبية، والموصوفة في دليل إدارة السلامة (الوثيقة 9859 Doc)، إلى قيام الدولة بتنفيذ وتشغيل برنامج السلامة الوطني، بدعم من تنفيذ نُظُم إدارة السلامة من قبل مختلف مُقَدِّمي الخدمات الخاضعين لأحكام الملحق التاسع عشر.

٣-١ وتذكر الإيكاو، في سياق الملحق التاسع عشر والوثيقة 9859 Doc، أن الغرض من نُظُم إدارة السلامة هو تزويد مُقَدِّمي الخدمات بنهج منظم للتحسين المستمر للسلامة من خلال تحديد الأخطار وجمع البيانات وتحليلها، وإجراء تقييم مستمر لمخاطر السلامة. كما يسعى نظام إدارة السلامة إلى احتواء مخاطر السلامة أو تخفيفها بشكل استباقي قبل أن تُسفر عن حوادث أو وقائع طيران. ويمكن هذا النظام مُقَدِّمي الخدمات من إدارة أنشطتهم وسلامتهم ومواردهم بفعالية مع اكتساب فهم أكبر لإسهاماتهم في مجال السلامة الجوية. ويبرهن نظام إدارة السلامة المُنفَّذ بفعالية للدول على قدرة مُقَدِّم الخدمة على إدارة مخاطر السلامة الخاصة به والتكمن من إدارة السلامة بفعالية دعما لإدارة الدولة.

٢ - التحليل

١-٢ وفقا للطبعة الثانية من الملحق التاسع عشر، ينطوي تنفيذ وتشغيل برنامج السلامة الوطني على تنفيذ نُظُم إدارة السلامة من جانب مُقَدِّمي الخدمات. وفي هذا الصدد، يقدم الفصل التاسع من الطبعة الرابعة من الوثيقة 985 Doc، إرشادات من أجل مُقَدِّمي الخدمات بشأن تنفيذ إطار نظام إدارة السلامة في إطار الملحق التاسع عشر، فضلا عن إرشادات من أجل الدول بشأن قبول نُظُم إدارة السلامة ومراقبة السلامة. ومع ذلك، فلا يوجد سوى قليل القليل من المعلومات حول من الذي ينبغي أن يكون مسؤولا داخل هيئات الطيران المدني عن قبول نُظُم إدارة السلامة ومراقبة السلامة لدى مُقَدِّمي الخدمات، مما أدى إلى الخط وسوء الفهم داخل الهيكل التنظيمي لهذه الهيئات.

٢-٢ وبالنظر إلى أن برنامج السلامة الوطني يجمع بين العناصر الحاسمة الثمانية للنظام الوطني لمراقبة السلامة وقواعد ومبادئ إدارة السلامة، وأن تنفيذ العنصرين الحاسمين السادس (CE 6) - التزامات الإجازة و/أو الشهادة و/أو التصريح و/أو الاعتماد، والسابع (CE 7) - التزامات المراقبة، قد اضطلع بهما مفتشو السلامة في مجالات إجازة العاملين وتوجيههم (PEL)؛ وعمليات الطائرات (OPS)؛ والصلاحية للطيران (AIR)؛ وخدمات الملاحة الجوية (ANS) والمطارات والمساعدات الأرضية (AGA)، وبالتالي، فلدى هيئات الطيران المدني موارد بشرية كافية للاضطلاع بمهام قبول ورصد نُظُم إدارة السلامة لدى مُقَدِّمي الخدمات؛ كل المطلوب هو مجرد إدراج هؤلاء المفتشين في برنامج السلامة الوطني/نظام إدارة السلامة، وتزويدهم بالكفاءات المطلوبة، وتكليفهم بالمهام والمسؤوليات المناسبة.

٣-٢ من الضروري فهم مزايا تنفيذ برنامج السلامة الوطني الذي تتضمنه الآلية الخاصة بكل دولة، لا سيما عندما يُنَاط بمفتشي السلامة الحكوميون عملية قبول نُظُم إدارة السلامة وأنشطة مراقبة السلامة لدى مُقَدِّمي الخدمات. وينبغي أيضا اعتبار أن مستوى تنفيذ نظام إدارة السلامة من جانب مختلف مُقَدِّمي الخدمات يمثل نتيجة هامة جدا عند الاضطلاع بعمليات

تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSPIAs) في دولة ما، حيث إن عدد أسئلة البروتوكول المتعلقة ببرامج السلامة الوطنية يبلغ ٥٥ سؤالاً، من أصل ما مجموعه ٨٠ سؤال بروتوكول، ما يمثل ٦٨,٨% من إجمالي عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية.

٤-٢ وفي إقليم أمريكا الجنوبية، لوحظ أن الدول التي حققت أكبر قدر من النجاح في النهوض بتنفيذ برامج السلامة الوطنية ونُظّم إدارة السلامة قد ركنت إلى إسناد المسؤولية عن قبول نُظُم إدارة السلامة ورصدها إلى مفتشي السلامة في مجالات إجازة العاملين وتوجيههم (PEL)؛ وعمليات الطائرات (OPS)؛ والصلاحية للطيران (AIR)؛ وخدمات الملاحة الجوية (ANS) والمطارات والمساعدات الأرضية (AGA)، وذلك في إطار مهامهم المعتادة في مجال التفتيش والترخيص والرصد. ومن ناحية أخرى، فإن الدول التي ركنت إلى اتباع نهج مركزي دون إشراك مفتشي السلامة تظهر تقدماً أقل وتيرة فيما يتعلّق بتنفيذ إدارة السلامة (برامج السلامة الوطنية و نُظُم إدارة السلامة). لذلك من الضروري إشراك مفتشي السلامة في المهام المتعلقة ببرامج السلامة الوطنية و نُظُم إدارة السلامة.

٥-٢ يؤدي إشراك مفتشي السلامة في هذه العمليات إلى مزيد من التعرّض وتقاسم المسؤوليات مع جميع أصحاب المصلحة عن هذا التغيير في النهج، مما يؤدي إلى تحسين السلامة، وزيادة المشاركة والالتزام، وتحسين نتائج التنفيذ.

٦-٢ وبالمثل، ينبغي للدولة أن تدرج مهمة التحقيق في الحوادث والوقائع ضمن هيكل برنامج السلامة الوطني، وأن توفر الكفاءات اللازمة لكل من مفتشي السلامة والمحققين في حوادث ووقائع الطيران حتى يتسنى لهيئات الطيران المدني وسلطات التحقيق في الحوادث ممارسة وظائفها ومسؤولياتها المتعلقة بإدارة السلامة، لا سيما إدارة المخاطر.

٣- الخلاصة والاستنتاج

- ١-٣ إن قيام مُقدّمي الخدمات بتنفيذ نُظُم إدارة السلامة سيجعل من الممكن القيام بما يلي:
- (أ) تحسين السلامة بشكل كبير عن طريق زيادة مستويات نضج برامج السلامة الوطنية والحد من معدلات حوادث ووقائع الطيران؛
- (ب) تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، وخطة السلامة الجوية في إقليم أمريكا الجنوبية (SAMSP)، والخطط الوطنية للسلامة الجوية (NASPs)؛
- (ج) التمتع بالفوائد الاقتصادية للكفاءة والسلامة التي سيوفرها النظام بمجرد تنفيذه.

٢-٣ ويهدف ضمان أن يكون لدى الدول، أثناء تنفيذها لبرامج السلامة الوطنية، معلومات كافية عن تفويض المهام والمسؤوليات المتعلقة بالسلامة من أجل إنشاء هياكل فعّالة لاعتماد ورصد نُظُم إدارة السلامة لدى مُقدّمي الخدمات، فإن الجمعية العمومية مدعوة إلى أن تطلب إلى الإيكاو تعزيز تبادل أفضل الممارسات ووضع إرشادات تتعلق بالتجربة المبلغ عنها في ورقة العمل هذه وغيرها من التجارب المُقدّمة.