



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الفنية

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

### الترويج لتنفيذ نظام ادارة السلامة طوعاً وتوسيع نطاق هذا النظام على أساس استنسابي

(مقدمة من البرازيل، بدعم من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني<sup>١</sup>)

#### الموجز التنفيذي

تناقش ورقة العمل هذه أهمية قيام الدول بتعزيز التنفيذ الطوعي لنظام إدارة السلامة (SMS) وتوسيع نطاق تطبيق هذا النظام ليشمل منظمات الطيران خارج نطاق الملحق ١٩ - إدارة السلامة على أساس استنسابي كوسيلة فعالة لتحقيق تحسينات في أداء السلامة، مما يسمح بتنظيم أكثر مرونة وتناسبا بحيث يكون قائما على المخاطر. الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الاعتراف بقيمة تعزيز التنفيذ الطوعي لنظام إدارة السلامة لدعم الإدارة الفعالة لمخاطر السلامة، مع تشجيع الدول على القيام بذلك؛

(ب) تشجيع الإيكاو على تسليط الضوء أكثر على امكانية التطبيق الاستنسابي لنظام ادارة السلامة كأداة للدول لتحقيق تحسينات في أداء السلامة، مما يسمح بتنظيم أكثر مرونة وتناسبا بحيث يكون قائما على المخاطر؛

(ج) الطلب إلى الإيكاو تعزيز الإرشادات الداعمة الواردة في الطبعة الرابعة من دليل إدارة السلامة (Doc 9859).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة.
الآثار المالية:	
المراجع:	الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة الوثيقة Doc 9859 - دليل إدارة السلامة

<sup>١</sup> الأرجنتين وأروبا (مملكة هولندا) وبليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وتشيلي وكولومبيا وكوستا ريكا وكوبا وجمهورية الدومينيكان وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجاميكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وبيرو وباراغواي وأورغواي وفنزويلا.

## ١ - المقدمة

١-١ ومن المسلم به على نطاق واسع أن مخاطر السلامة التي يتعرض لها نظام الطيران في الدولة فيما يتعلق بالخدمات التي تقدمها منظمات الطيران خارج نطاق الملحق ١٩ - إدارة السلامة تحتاج إلى معالجة من خلال برنامج السلامة الوطني (SSP).

٢-١ العديد من منظمات الطيران هذه لا تتطلب موافقة أو شهادات تنظيمية. وعلى هذا النحو، قد لا تكون البنية التحتية أو الكفاءات اللازمة لدعم تنفيذ نظام إدارة السلامة والإشراف عليه (SMS) موجودة.

٣-١ وفي هذه الحالة، ينبغي مواءمة الإجراء الذي يتعين على الدولة اتخاذه مع تقييم مخاطر السلامة في تلك المنظمات. وقد يختلف مستوى مخاطر السلامة المتصلة ببعض القطاعات تفاوتاً كبيراً بين الدول.

٤-١ ويحدد كل من الملحق ١٩، فضلاً عن الطبعة الرابعة من دليل إدارة السلامة (الوثيقة 9859 Doc)، الوسائل الاستباقية التي تستخدمها الدول لإدارة مخاطر السلامة التي يتعرض لها نظام الطيران لديها بفعالية وتحسين أداء السلامة دون اللجوء بالضرورة إلى إدخال أنظمة جديدة "للقيادة والتحكم".

## ٢ - المناقشة

١-٢ وبموجب برنامج السلامة الوطني، تكون كل دولة مسؤولة عن تحديد أهم مخاطرها الشاملة التي تهدد السلامة المنهجية، بما في ذلك المخاطر التي يحتمل أن تطرحها منظمات الطيران خارج نطاق الملحق ١٩.

٢-٢ وبالنسبة لمخاطر السلامة المحددة والتي تستدعي اتخاذ إجراءات، ينبغي للدول أن تنظر في جميع ما لديها من ضوابط متاحة لإدارة تلك المخاطر وتحقيق التحسن المنشود في أداء السلامة، مع مراعاة الموارد التي يتطلبها القطاع والدولة، فضلاً عن الفوائد المحتملة.

٣-٢ وكجزء من عملية التقييم في كل دولة، ينبغي إجراء تحليل للتكاليف والفوائد لدعم تنفيذ الإجراءات الموصى بها لمراقبة مخاطر السلامة. ويمكن أن تشمل الضوابط التي تنفذها الدول ما يلي: وضع شروط قائمة على الامتثال، وتنفيذ نظم إدارة بديلة (مثل نظم إدارة الجودة)، وتشجيع التنفيذ الطوعي لنظام SMS، أو تكليف منظمات الطيران خارج نطاق الملحق ١٩ بتنفيذ نظام SMS بطريقة استثنائية.

٤-٢ وتتيح هذه الاستراتيجية لكل دولة تكييف نهجها وفقاً لواقعها وإدارة مخاطر السلامة المحددة لنظام الطيران لديها بشكل فعال.

٥-٢ وقد تقرر الدول أن الامتثال للمتطلبات الإلزامية الجديدة أو المنقحة سيعالج على نحو كاف الخطر (المخاطر) المتعلقة بالسلامة التي تسببها أنشطة منظمات الطيران. وينبغي أن ينعكس هذا القرار في أنظمة التشغيل ذات الصلة وأن يؤثر على مسؤوليات الدول في مجال المراقبة، وإن كان ذلك بدرجة أقل من التكليف هيئة أخرى بتنفيذ نظام SMS بالكامل.

٦-٢ واعتماداً على المنتجات أو الخدمات التي يجري تقديمها، قد تقرر الدول أن نوعاً آخر من نظم الإدارة هو بديل أنسب من التكليف بتنفيذ نظام SMS بالكامل. ومن الأمثلة على ذلك تطبيق نظام إدارة الجودة.

٧-٢ وقد تختار الدول أيضاً تشجيع منظمات الطيران على التنفيذ الطوعي لنظام SMS خارج نطاق الملحق ١٩، على النحو المشار إليه في الفصل ١-٢-٢-١ في الطبعة الرابعة من الدليل. ويوفر التنفيذ الطوعي سبيلاً للمضي قدماً للدول في إدارة المخاطر بشكل استباقي كجزء من برنامج السلامة الخاصة بها.

٨-٢ اعترف بشكل استباقي العديد من منظمات الطيران خارج ولاية الملحق ١٩ بفائدة التنفيذ الطوعي لتحديد مخاطر السلامة ومعالجتها مع تطوير ثقافة سلامة إيجابية تشجع الموظفين على تحديد المخاطر والإبلاغ عنها دون تكاليف الامتثال المرتبطة عادة بالمراقبة التي تجريها إدارة الطيران المدني (CAA).

٩-٢ وفي الحالات التي تنظر فيها الدول في توسيع نطاق تطبيق نظام إدارة السلامة ضمن إطارها التنظيمي، ينبغي أن يتناول تحليل التكاليف والفوائد موارد الدولة المتاحة من حيث الميزانية ومستويات ملاك الموظفين، فضلا عن اكتساب المهارات والمعارف اللازمة لضمان الإشراف على تنفيذ النظام وتقييم فعاليته لطائفة أوسع من أنشطة الطيران.

١٠-٢ وعلاوة على ذلك، ينبغي أن تكون الدول قادرة على نحو مثالي على أداء هذه المراقبة كجزء من عمليات منح التصديق أو الأذن فيما يتعلق بأنشطة أو فئات مقدمي الخدمات المعرضين للخطر.

١١-٢ قد يكون من الصعب فرض نظام SMS في غياب شهادة أو إذن أو موافقة من منظمة ما، حيث قد لا تكون الدول في وضع يمكنها من اتخاذ إجراءات إنفاذ أو تطبيق رسوم أو عقوبات - وبالتالي، فهي غير قادرة على الوفاء بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة.

١٢-٢ وينبغي أيضا أن تراعى بشكل حاسم مسألة إتاحة المرونة للدول لتخصيص مواردها للمجالات التي تثير قلقا أكبر أو تتطوي على مخاطر تتعلق بالسلامة.

١٣-٢ عندما تستخدم دولة ما سلطتها التقديرية لتوسيع نطاق تطبيق نظام SMS، فالعديد من الآليات تتاح لها. ويتم تمكين هذه الآليات من خلال التعديل الأول للملحق ١٩ والطبعة الرابعة من دليل SMM.

١٤-٢ يجوز للدول أن تشدد على مسؤولية مقدمي الخدمات المحددة في الفصل ٣-٢-٢ من الملحق ١٩ عن إدراج منظمات الطيران المتعاقد معها ذات الصلة (مقدمو الخدمات الخارجيون) في تنفيذ SMS. وسيحدد الاتفاق التعاقد شروط السلامة لتوفير الخدمة، فضلا عن توفير قدرات المراقبة لمقدم الخدمة. وعندئذ، لن تقوم الدول بعد ذلك بمراقبة مقدمي الخدمات إلا مع من خلال عمليات التحقق التي تقوم بها منظمات الأطراف الثالثة ذات الصلة المدرجة أفي عملية المراقبة.

### ٣- الخلاصة

١-٣ لدى الدول العديد من الآليات لتحسين أداء السلامة بشكل فعال، مما يسمح بتنظيم أكثر مرونة وتناسبا بحيث يكون قائما على المخاطر.

٢-٣ وتشمل هذه الآليات تشجيع منظمات الطيران خارج نطاق الملحق ١٩ على التنفيذ الطوعي لنظام إدارة السلامة وتوسيع نطاق تطبيقه على أساس استتسابي.

٣-٣ وإذا كان لا بد من التدخل، ينبغي النظر في اعتماد القواعد والتوصيات الدولية المرتبطة بمفهوم "القيادة والسيطرة" في المرحلة الأخيرة، مع إجراء تقييم شامل للتكاليف والفوائد، لمعرفة ما إذا كان من الممكن تحقيق النتائج المرجوة من خلال تنفيذ استراتيجيات تنظيمية أخرى ذات تكاليف أقل أو تعزيزها.