



الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند ١٥ من جدول الأعمال: برنامجا التدقيق – نهج الرصد المستمر

استخدام نهج نظري وعملي شامل لتدريب الأفراد المشاركين في التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات

(ورقة مقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني
نيابةً عن ٥٤ دولة أفريقية^١)

الموجز التنفيذي

تقترح ورقة العمل هذه إنشاء بيئة تعليمية من خلال الابتكار والتكنولوجيا يكون من شأنها أن تساعد الدول على تلبية جميع متطلبات أسئلة بروتوكول الإيكاو (PQs) للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG). بالإضافة إلى ذلك، تتناول الورقة النقص في الموارد البشرية المطلوبة لإجراء "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA) في التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات وتحسين وقت الاستجابة لإجراء عمليات تدقيق السلامة أو بعثات التحقق المنسّقة التابعة للإيكاو (ICVMs) التي توفرها عندما تطلبها الدول. وتقترح ورقة العمل أيضاً معالجة النقص في الموظفين المدربين والمؤهلين من خلال إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOS).

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أ) النظر في نهج التدريب الجديد لاستخدام هذا النهج النظري والعملي الشامل للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات؛
- ب) تكليف مجموعة عمل بوضع هذا النهج الجديد للتحقيق في الحوادث والوقائع بهدف أن تعتمد الإيكاو لمساعدة الدول في تحقيق تنفيذ فعال (EI) فوق المتوسط العالمي في نتائج تدقيق عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع؛
- ج) تكليف مجموعة عمل بإجراء تحليل للثغرات في أسئلة بروتوكول الإيكاو للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات للدول الأكثر تضرراً، وبخاصة الدول النامية، لتحديد أوجه القصور المشتركة؛
- د) استعراض أسئلة بروتوكول الإيكاو للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات وتعديلها حسب الضرورة للاستفادة من الابتكارات والتكنولوجيا المتاحة حالياً.

^١ إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زيمبابوي، سان تومي وبرنسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا – بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشيوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية
الآثار المالية:	قيام كل دولة بإجراء تحليل التكاليف والمنافع
المراجع:	الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" الملحق الأول — "إجازة العاملين" الوثيقة 9946 Doc، "دليل منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" الوثيقة 9841 Doc — "دليل اعتماد مؤسسات التدريب"

١- المقدمة

١-١ تغطي معظم الدورات التدريبية الخاصة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG) الجانب النظري مع تقديم بعض التمارين العملية بما في ذلك أسباب الحوادث والوقائع وما يترتب عنها من آثار. وهي تغطي في العادة القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) الواردة في الملحق الثالث عشر، ووثائق الإيكاو ذات الصلة، والعديد من دراسات الحالات. وفي بعض الأحيان، تتضمن هذه الدورات نموذجاً توضيحياً ثابتاً لبعض الخبرات العملية والنفسية.

٢-١ وترتكز ورقة العمل هذه على تدريب محدد ضروري للمساعدة في التعامل بالشكل المناسب مع أسئلة البروتوكول الخاصة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات واستخدام أجهزة المحاكاة لإنشاء سيناريوهات للحوادث أو الوقائع ودراسات الحالات المرتبطة بها بناءً على أسئلة البروتوكول. وهي لا تمس بأي حال من الأحوال بمتطلبات بروتوكول أسئلة التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. ولكن، بالنسبة لبعض الدول، ولا سيما الدول الأفريقية، قد يلزم إدراج منهجية مختلفة، مع التركيز على فهم متطلبات أسئلة البروتوكول للإجابة عنها بشكل مرض. وقد مكنت التكنولوجيا والابتكار في أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة (FSTDs) من التحسين الواسع والمأمون للتدريب على الطيران وعملياته منذ بداياته في العقد الأول من القرن العشرين.

٣-١ ويمكن قول الشيء نفسه عن تصميم الطائرات وتصنيعها حيث أدى التحسين المستمر في أبحاث السلامة وتنفيذها إلى انخفاض حوادث ووقائع الطائرات. وأصبح من غير العملي على نحو متزايد أن تنتظر الدول وقوع حادث أو واقعة خطيرة لكي تغلق أسئلة البروتوكول الخاصة بحوادث ووقائع الطائرات. بالإضافة إلى ذلك، قد لا يشكل ذلك تحدياً دقيقاً لقدرة الدولة على مراقبة السلامة في التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات ولا مقياساً واقعياً لبيئة الطيران المأمون. وعندما لا تتعرض دولة ما لحادث طائرة أو واقعة خطيرة، لا ينبغي الحكم عليها على أنها تفنقر إلى القدرة أو المقدرة على التعامل مع التحقيقات في الحوادث والوقائع بنجاح.

٤-١ وعلى أي حال، فإن عدم وقوع حوادث الطائرات أو الوقائع الخطيرة قد يشير أيضاً إلى وجود نظام قوي للسلامة والمراقبة. ويجب أن يكون هناك تغيير في النموذج المتبع بحيث يمكن للدول أن تلتقي بشكل استباقي وعلى نحو مرضٍ بمتطلبات أسئلة البروتوكول الخاصة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات بدون انتظار وقوع حادث طائرة فعلي أو واقعة خطيرة للإجابة على الأسئلة ذات الصلة بالتنفيذ أو إغلاق أي نتائج تدقيق مقابلة فيما يتعلق بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات.

٥-١ وأثناء التحقيقات، تميل الدول إلى التصرف برد الفعل للتعرف على فوائد الإدراك المتأخر من أجل تشخيص جذور المشكلة وأسبابها الكامنة مما يؤدي إلى استبصار التحديات المحدقة بالسلامة والمطالب التي تميل إلى أن تكون أكثر استباقية فيما يتعلق بمخاوف السلامة.

٢- المناقشة

١-٢ بدلاً من طلب تقديم أدلة كافية بناءً على تحقيقات في حوادث حقيقية، يمكن الحصول على الأدلة، عند الاقتضاء، من خلال دراسات الحالات النظرية والسيناريوهات العملية التي تستفيد من المستوى D من أجهزة التدريب على الطيران بالحاكاة لمحاكاة حوادث ووقائع الطائرات. وفي إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) التابع للإيكاو، قد لا تجيب دولة إجابة مرضية على جميع أسئلة البروتوكول بسبب عدم وجود ما يمكن تقديمه من الأدلة المتعلقة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات وتظل حالة أسئلة البروتوكول في هذا الخصوص مصنفة على أنها "غير مرضية".

٢-٢ وسيستند نهج التدريب المقترح إلى ثلاثة أهداف رئيسية منصوص عليها في ملاحق الإيكاو، ووثائقها، وقرارات الجمعية العمومية، واتفاقية شيكاغو، ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي أطلقتها الإيكاو (NCLB).

٣-٢ والهدف الأول هو تصميم التدريب باستخدام الملحق الأول - "إجازة الموظفين"، والملحق الثاني - "مؤسسة التدريب المعتمدة"، والوثيقة Doc 9841 - "دليل اعتماد مؤسسات التدريب"، والوثائق التكميلية الأخرى الصادرة عن الإيكاو.

٤-٢ والهدف الثاني هو إدراج قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٧ بشأن الابتكار، مع مراعاة النية الأصلية للإيكاو على النحو المنصوص عليه في المادة ٤٤ والمادة ٣٧ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي". والهدف الثالث هو المساهمة في تحقيق هدف مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وإدماجها، وهي تتضمن ضرورة مساعدة الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والتغلب على الشواغل الرئيسية بخصوص السلامة (SSCs).

٣- النهج النظري والعملية الشامل

١-٣ يأخذ النهج النظري الشامل في الاعتبار الحادث/الواقعة بشكل كلي، أي باعتبار أن جميع الأجزاء مترابطة فيما بينها ترابطاً وثيقاً.

٢-٣ وينبغي أن يشتمل النهج على الأدوات المتاحة بسهولة والتي تشمل دراسات الحالة للحوادث والوقائع الموجودة في قاعدة بيانات الإيكاو، وأسئلة البروتوكول الخاصة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وملاحق الإيكاو ووثائقها المتعلقة بهذه التحقيقات.

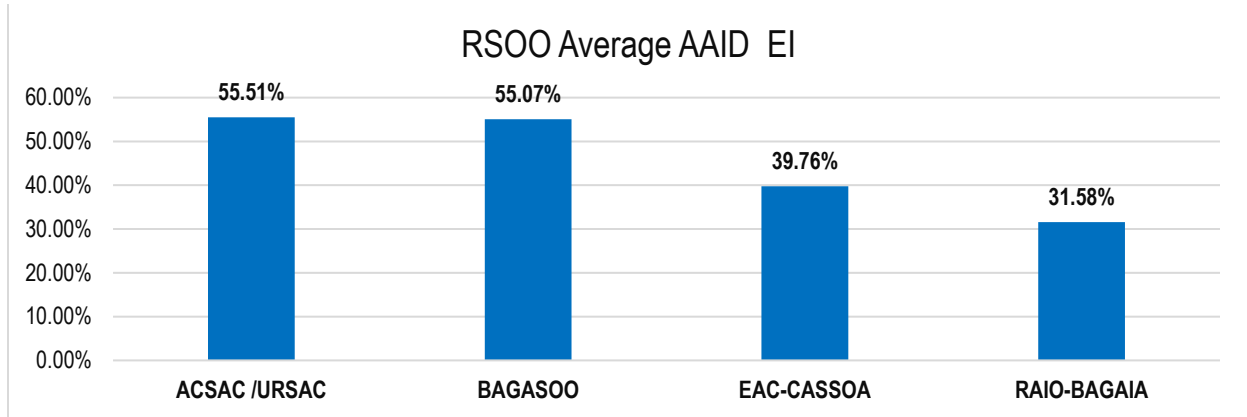
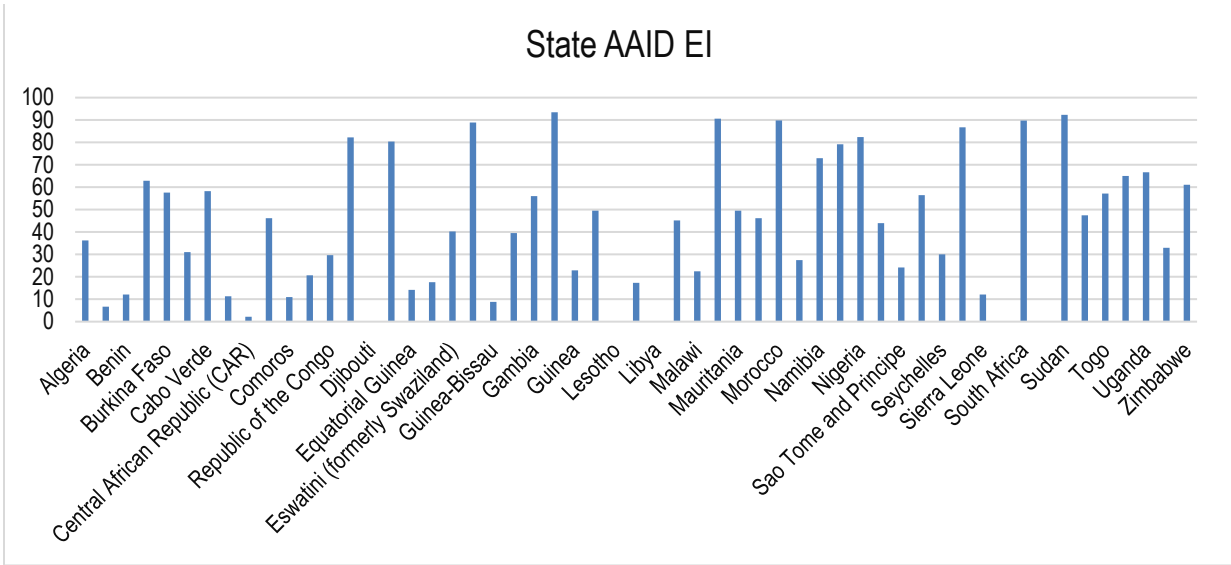
٣-٣ ويشمل أيضاً التدريب المناسب حتى مستوى المدققين والمدربين في مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات التابعين للإيكاو. وبالنسبة لمنطقة أفريقيا والمحيط الهندي (AFI)، ينبغي إعطاء الأولوية للخبراء من الدول الأعضاء الحاصلين على نتائج تدقيق أعلى من المستوى المتوسط ليصبحوا مدربين. ويمكن تيسير ذلك من خلال المبدأ المعمول به بالفعل المتمثل في مشاريع تبادل الخبرات في المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOO).

٤-٣ ويشمل النهج العملي الذي يتضمن الاستخدام العملي للمواد والأدوات المتاحة بسهولة الاستعانة بأجهزة المحاكاة مثل تلك المستخدمة في تدريب الطيارين. ويمكن استخدام النهج نفسه لبناء وتحليل الحوادث والوقائع.

٥-٣ وكجزء من التدريب، يمكن للمدربين إنشاء أو محاكاة سيناريوهات أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة التي تؤدي إلى وقوع حادث أو واقعة. ولن يقتصر الحدث الذي جرت محاكاته على "حادث تحطم جوي" بل سيشمل جميع الأفراد أو الإدارات المشاركة في التحقيق لكي يؤديوا مسؤولياتهم على النحو المحدد في أسئلة البروتوكول المقابلة.

٦-٣ وسيعمل تعزيز التنسيق بين الدول الأعضاء على تزويد الدول الأفريقية المشاركة بمجموعة عالمية من الحلول لتفويض وظائف أو أنشطة السلامة والسماح باستخدام الموارد المحدودة استخداماً أكثر فاعلية.

٤- تحليل التنفيذ الفعّال في مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات للدول الأفريقية



٥- الخلاصة

١-٥ ثمة حاجة إلى بذل جهود متضافرة لتطوير مسار عمل للمساعدة في تحسين التنفيذ الفعال للدول الأفريقية من خلال هيكلية تحليل الثغرات في بروتوكول الأسئلة الخاصة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات الذي سيركز على الأسئلة الأكثر تحدياً على المستوى القاري.

٢-٥ وينبغي الاستعانة بمدققي/مدربي الإيكاو لتوفير التدريب على فهم متطلبات أسئلة البروتوكول مع التركيز على تلك الأسئلة التي تتمخض عن أكبر عدد من الاستنتاجات المشتركة. وينبغي إيلاء الاعتبار في تأهيل الموظفين كمدققين ومدرّبين في مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطيران للدول الأفريقية التي حققت نتائج إيجابية في عمليات تدقيق التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. ويمكن تسهيل ذلك من خلال المبدأ المعمول به بالفعل والمتمثل في تبادل الخبرات بين المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

٣-٥ ومن الضروري استعراض وتعديل أسئلة البروتوكول الخاصة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات حسب الحاجة للاستفادة من الابتكارات والتكنولوجيا المتاحة حالياً. ولا تزال إعادة تقييم أسئلة البروتوكول الخاصة بالتحقيق لها قيمتها نظراً لإدراج ما سبق ذكره من الابتكارات والتكنولوجيا المتاحة بسهولة.

— انتهى —