

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦ : تحسين مراقبة السلامة
البند رقم ١٦-١ : التقرير المرحلي بشأن تنفيذ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

تقرير مرحلي عن تنفيذ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

ملخص

تتضمن هذه الورقة تقريراً عاماً عن تنفيذ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية منذ نشأته في عام ١٩٩٩، وعن التقدم العام المحرز فيه والخبرة المكتسبة منه، وذلك تلبية لقراري الجمعية العمومية A32-11 و A33-8. وتحتوي الفقرة ٢ معلومات عامة عن نتائج عمليات التدقيق وعمليات متابعة التدقيق، وتحليلاً لهذه النتائج. أما الفقرة ٣ فهي تحتوي معلومات عن أنشطة برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، غير عمليات التدقيق وعمليات المتابعة. وتتضمن الفقرة ٣ أيضاً معلومات عن الشهادة الصادرة عن المنظمة الدولية للتوحيد القياسي لصالح قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية، ومعلومات عن موارد الدعم التي قدمتها بعض الدول المتعاقدة الى الايكاو ومكنتها من أن تتقدم بفاعلية في تنفيذ هذا البرنامج. ويرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٥.

المراجع

الوثيقة Doc 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي الوثيقة Doc 9790، قرارات الجمعية العمومية
سارية المفعول (في ٥/١٠/٢٠٠١)

١ - المقدمة

١-١ كلفت الجمعية العمومية في قرارها A32-11 منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) باجراء عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة في جميع الدول المتعاقدة. وكان المتوقع من منطلق صلاحيات التدقيق المنتظم أن يظل هذا البرنامج مستمراً، وأوحت عبارة "عمليات تدقيق السلامة الجوية" بأن جميع المجالات المتصلة بالسلامة ينبغي أن تكون موضع تدقيق. ولذلك فإن توسيع نطاق هذا البرنامج "في الوقت المناسب" حسب التوصية الصادرة من مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية لمراقبة السلامة الجوية، والمعقود في عام ١٩٩٧، قد حظي بالقبول باعتباره جزءاً لا يتجزأ من تطوير هذا البرنامج في المستقبل.

٢-١ طلبت الجمعية العمومية في قرارها A33-8 أن تواصل الايكاو تنفيذ برنامجها العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، وقررت توسيع نطاقه ليشمل التدقيق على أساس الملحق الحادي عشر: خدمات الحركة الجوية، والملحق الرابع عشر: المطارات، اعتباراً من عام ٢٠٠٤. وكلفت الجمعية العمومية في ذلك القرار الأمين العام بإجراء دراسة عن هذا التوسع الذي سيشمل المجالات الأخرى المتعلقة بالسلامة الجوية، ولا سيما التدقيق حسب العناصر الأساسية الواردة في الملحق الثالث عشر: التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وذلك بأسرع ما يمكن، وبدون زيادة ملحوظة في تكاليف هذا التوسع.

٣-١ طلبت الجمعية العمومية أيضاً (في القرار A32-11) أن يقدم المجلس الى دورتها العادية المقبلة تقريراً عن التنفيذ العام لهذا البرنامج، لكي تستعرض مدى التقدم المحرز والخبرة المكتسبة، وأن يعرض المجلس على الدورة المقبلة أيضاً الطريقة المقترحة لتمويل هذا البرنامج على الأجل الطويل. وطلبت الجمعية العمومية (القرار A33-8) أن يضمن المجلس الاستمرارية المالية على الأجل الطويل لهذا البرنامج وأن ينقل جميع أنشطته في الوقت المناسب الى ميزانية البرنامج العادي.

٤-١ تتضمن هذه الوثيقة المعروضة على نظر الجمعية العمومية تقريراً شاملاً عن تنفيذ هذا البرنامج وعن التقدم المحرز فيه وعن الخبرة المكتسبة منه منذ نشأته في عام ١٩٩٩. أما اقتراحات تمويل هذا البرنامج على الأجل الطويل فقد وردت في ورقة العمل A35-WP/20. كما ان ورقة العمل A35-WP/7 الصادرة بعنوان "الانتقال الى نهج تجميعي شامل لعمليات التدقيق ضمن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة" شرحت كيفية مواصلة هذا البرنامج وتوسيع نطاقه.

٢- التدقيق ومتابعة التدقيق

١-٢ نتائج التدقيق الأولي على أساس الملحق الأول والسادس والثامن

١-١-٢ بدأت عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية في مارس ١٩٩٩ على أساس الملحق الأول: اجازة العاملين، والملحق السادس: تشغيل الطائرات، والملحق الثامن: صلاحية الطائرات للطيران. وفي ٢٠٠٤/٧/٣١ كانت المنظمة قد أنجزت التدقيق في ١٨١ دولة متعاقدة، وثلاث مقاطعات واقليمين اداريين خاصين تابعين للصين، وكانت التقارير السرية والموجزة المقرر اصدارها قد نشرت. وكانت جميع الدول التي جرى فيها التدقيق، باستثناء ثماني دول، قد قدمت خططها التصحيحية لازالة المشاكل التي حددتها فرق التدقيق التابعة للايكاو، الأمر الذي يدل على ارتفاع مستوى قبول الدول المتعاقدة لهذا البرنامج ودعمها له. وكانت الدول المتعاقدة الثماني التي جرى فيها تدقيق السلامة الجوية ولم تقدم خطط عملها بسبب نقص الموارد والخبرة أساساً هي: جمهورية أفريقيا الوسطى، والكونغو، وجيبوتي، وغينيا الاستوائية، وغينيا بيساو، وميكرونيزيا، وناورو، وساو تومي وبرينسيبي. وبسبب اعتبارات تتعلق أساساً بالأمن لم تتمكن الايكاو من اجراء التدقيق في سبع دول متعاقدة أخرى هي: أفغانستان، وبوروندي، والعراق، وليبيريا، وسيراليون، وجزر سليمان، والصومال. وسوف يجري التدقيق في هذه الدول ما أن تسمح الظروف بذلك، ولعل ذلك يحدث، حسب مدى جدواه، في اطار البرنامج الموسع اعتباراً من عام ٢٠٠٥.

٢-١-٢ أكدت نتائج تدقيق مراقبة السلامة الجوية في ١٨٦ دولة صحة نتائج ١٧١ عملية تدقيق حسب التقرير المقدم الى الجمعية العمومية في دورتها الثالثة والثلاثين المعقودة في أكتوبر ٢٠٠١. وقد بينت عموماً نتائج التدقيق في ١٨١ دولة متعاقدة والثلاث مقاطعات والاقليمين الاداريين الخاصين التابعين للصين ما يلي:

(أ) ٥٢ في المائة من الدول التي جرى فيها التدقيق واجهت مشاكل مرتبطة أساساً باصدار تشريع وقواعد للطيران المدني.

(ب) ٥١ في المائة من الدول التي جرى فيها التدقيق واجهت مشاكل في مجال انشاء تنظيم ملائم للطيران المدني ومخول سلطة تنظيم ومراقبة أنشطة الطيران وتوفير الموظفين المؤهلين وذوي الخبرة.

(ج) ٤٤ في المائة من الدول التي جرى فيها التدقيق واجهت مشاكل في مجال اجازة العاملين وتدريبهم، اذ لم تكن لديها القواعد والشروط والنظم والاجراءات الملائمة لفحص واختبار طالبي الاجازات وتوقيع الكشف الطبي عليهم.

(د) ٤١ في المائة عموما من الدول التي جرى فيها التدقيق لم يضع شروطا ملائمة لترخيص مشغلي الطائرات.

(هـ) ٢٤ في المائة من الدول التي جرى فيها التدقيق واجهت مشاكل في مجال صلاحية الطائرات للطيران، اذ لم يكن قد أنشأ برنامجا فعالا لمراقبة مؤسسات الصيانة، ولا نظاما فعالا لاعتماد مؤسسات الصيانة. هذا فضلا عن أن كل تلك الدول لم تكن قد وضعت اجراءات للموافقة على مواصفات تشغيل الطائرات.

٢-٢ نتائج متابعة التدقيق الذي جرى على أساس الملاحق الأول والسادس والثامن

١-٢-٢ بدأت عمليات متابعة التدقيق على أساس الملاحق الأول والسادس والثامن في الربع الثالث من عام ٢٠٠١، وبحلول ٢٠٠٤/٧/٣١ كانت ١٥٧ عملية متابعة للتدقيق قد اكتملت وشملت ١٥٢ دولة متعاقدة وثلاث مقاطعات واقليمين اداريين خاصين تابعين للصين. وبينت النتائج عموما أن الدول أحرزت تقدما ملحوظا في تنفيذ خططها التصحيحية التي قدمتها الى الايكاو في أعقاب عمليات التدقيق الأولية. لكن أعمال المتابعة أثبتت أيضا أن دولا متعاقدة تمثل حوالي ٢٤ في المائة من الدول التي جرى فيها التدقيق لم تحرز أي تقدم في تنفيذ الخطط التصحيحية بسبب صعوبات مالية في معظم الحالات، وبسبب نقص الإرادة السياسية في عدد قليل جدا منها. ويتضمن المرفق (أ) بهذه الورقة رسما بيانيا يقارن على المستوى العالمي بين نقص التنفيذ الفعال الذي اكتشف من عمليات التدقيق الأولية ومدى التنفيذ في أعقاب عمليات متابعة التدقيق. وفي الخلاصة بينت عمليات متابعة التدقيق ما يلي في ٣٦ دولة واجهت مشاكل في التنفيذ الفعال لخططها التصحيحية:

(أ) في مجال تشريع وقواعد الطيران المدني، كان معظم هذه الدول الأعضاء الست والثلاثين قد أحرز تقدما طفيفا لجعل تشريع الطيران الأساسي مواكبا للتغيرات التي أدخلت على القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. ولم تكن اثنتان وثلاثون دولة منها قد وضعت الاجراءات اللازمة لادراج تعديلات ملاحق الايكاو في أنظمتها الوطنية، ولم تكن خمس وثلاثون دولة منها قد وضعت نظاما لابلاغ الايكاو عن الاختلافات القائمة حسبما نصت على ذلك المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو. ولم تكن أربع وعشرون دولة قد نفذت قواعدها بشأن اجازة العاملين وصلاحية الطائرات للطيران، ولم تكن ست وعشرون دولة منها قد نشرت متطلبات مناسبة لتنظيم تشغيل الطائرات، حسب ما نصت عليه الملاحق. ويحتاج معظم هذه الدول الست والثلاثين الى المساعدة الفنية لوضع الأساس التشريعي الضروري لضمان مراقبة السلامة الجوية على النحو الوافي.

(ب) في مجال تنظيم وهيكل الطيران المدني، مازال معظم هذه الدول الست والثلاثين غير قادر على الوفاء بمسؤوليات مراقبة السلامة، ويعزى السبب الأساسي الى عدم وجود مؤسسة ملائمة لها هيكل تنظيمي مناسب وموظفون فنيون مؤهلون لاجازة العاملين وعمليات الطائرات وأداء واجبات الترخيص والمراقبة

وظائف الاشراف على صلاحية الطائرات للطيران. وتعاني أربع وثلاثون دولة منها من مشاكل حادة في توظيف العاملين المؤهلين. وبسبب نقص الدعم الحكومي ومشاكل التوظيف الناجمة عن ذلك كان من الصعب على هذه الدول أن تجتذب الموظفين المؤهلين وذوي الخبرة وتعيّنهم وتحفظ بهم، وذلك لأن الهياكل الحكومية ليست قادرة على أن تتنافس مع الصناعة لاجتذاب هؤلاء الموظفين. ولم تضع أي من هذه الدول الست والثلاثين سياسة أو برنامجاً رسمياً أولياً للتدريب المتكرر للعاملين الفنيين، فكانت النتيجة أن المفتشين لم يزودوا بالتدريب المتخصص الأولي والمتكرر على النحو المناسب. وتمول هيئات الطيران المدني في معظم هذه الدول بأموال من الميزانيات الحكومية، وهي أموال لا تكفي لتمكين هذه الهيئات من الوفاء بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة الجوية.

(ج) في مجال اجازة العاملين والتدريب لم تحدد أغلبية هذه الدول الست والثلاثين بطريقة واضحة واجبات ومسؤوليات أقسام اجازة العاملين، بل وينقصها المسؤولون المدربون على اجازة العاملين، فكانت النتيجة هي عدم القدرة على ممارسة الاشراف السليم على مهام الاجازة. ولم تضع تسع عشرة دولة منها نظاماً لتعيين ممتحنين الطيران والاشرف عليهم بما يضمن تمتعهم بالخبرة والمهارات المقررة، وبما يضمن اتساق الامتحانات وموثوقية الاختبارات. ولم تنشئ أربع وعشرون دولة منها نظاماً أو سياسة أو اجراءات لتعيين الفاحصين الطبيين، بل ان بعض الهيئات عينت أطباء لتوقيع الكشف الطبي دون أن يكونوا قد حصلوا على تدريب في مجال طب الطيران. هذا فضلاً عن أن ثماني وعشرين دولة منها لم تضع اجراءات لاعتماد الاجازات الأجنبية أو تحويلها الى اجازات وطنية، ولا تجري التحقق الدوري من صحة الاجازات الأصلية والمهارات ذات الصلة. ولم تضع أربع وعشرون دولة منها قوائم مرجعية أو اجراءات مناسبة لترخيص ومراقبة معاهد التدريب على أعمال الطيران.

(د) في مجال تشغيل الطائرات كان توزيع الميزانيات في هذه الدول المتعاقدة الست والثلاثين غير كاف وحال دون قيام هيئاتها المعنية بالطيران المدني من تعيين مفتشي عمليات متفرعين ومؤهلين، كما حال دون وضع برامج التدريب الأولي والمتكرر على ترخيص ومراقبة المشغلين الجويين والاشرف على الفاحصين المعيّنين واناذ القواعد، وسلامة مقصورة القيادة، والحوؤل دون وقوع الحوادث، وتنظيم برامج سلامة الطيران والنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو. وفي الغالب لم تضع هذه الهيئات المعنية شروطاً لحدود مأموريات الطيران بالنسبة لطواقم القيادة، ولم تضع شروطاً لضباط عمليات الطيران ومرحلي الطائرات. ولم يكن لدى معظم هذه الدول عدد كاف من مفتشي السلامة ممن لديهم المؤهلات والأهلية المناسبة لنطاق الأنشطة وطرز الطائرات التي يشغلها المستثمرون الجويون. ولم تكن أدلة الاجراءات جاهزة دائماً أو شاملة لتزويد مفتشي العمليات بالارشادات والقوائم المرجعية اللازمة لانجاز أعمالهم بطريقة تبعث على الارتياح. وفي كثير من هذه الدول لم تكن الوثائق الضرورية موجودة، مثل دليل العمليات ودليل التدريب لدى حاملي رخص المشغل الجوي، ولم يعثر على التصاريح ذات الصلة. وان كانت بعض سجلات التفتيش متوفرة، فلم يتم العثور على السجلات الأخرى مثل سجلات تفتيش تجهيزات المحطة، وسجلات تفتيش الطائرة في منطقة الانتظار، والتدريب على متابعة الطيران وتدريب طاقم القيادة. ولم تكن متابعة الثغرات التي اكتشفت خلال التفتيش متابعة وافية: إذ لم تبلغ جميع الثغرات الى المشغلين الجويين. ولولم توضع مهل زمنية لسد الثغرات. ولم تكن تتخذ السلطات دائماً الاجراءات التي تضمن سد الثغرات. ويبدو أن الثغرات الخطيرة لم تؤد الى أي قرار بشأن اصدار أو تجديد أو تعليق أو الغاء شهادة المستثمر الجوي.

هـ) في مجال صلاحية الطائرات للطيران، كان معظم هذه الدول المتعاقدة الست والثلاثين يعوزه مفتشو صلاحية الطيران. ولم يكن لدى ثلاثين دولة منها مكتبة فنية ملائمة فيها الوثائق المقررة على مؤسسات تصميم الطائرات والمحركات. ولم يكن لدى أغلبية الست والثلاثين دولة قائمة رئيسية بأدنى المعدات، ولا قائمة أدنى المعدات، ولا أدلة إجراءات الصيانة وبرامج الصيانة لجميع المشغلين الجويين، ولم تكن قد وضعت إجراءات فعالة لدى المشغلين الجويين للموافقة على التعديلات والتوصيحات وترتيب برامج الصيانة. ولم يكن عدد من هذه الدول قد وضع الشروط أو الإجراءات اللازمة لتعيين الخبراء الذين يضطلعون بأنشطة صلاحية الطيران بالنيابة عن هيئة الطيران. ولم يكن لدى ثماني وعشرين من هذه الدول الست والثلاثين أي نظام للموافقة على تصميم الطراز أو اعتماد الطرز الراهنة، ولم تكن تسعة عشرة دولة منها قد وضعت نظاما ملائما لصرف شهادات صلاحية الطائرات للطيران. ولم تكن شهادات صيانة طائرات مشغلي النقل الجوي التجاريين تمارس في ثماني وعشرين دولة منها، ولم تكن اثنتان وثلاثون دولة قد وضعت برنامجا للصيانة ودليلا لمراقبة الصيانة. ولم تضع واحدة وثلاثون دولة أحكاما تشغيلية محددة، وما زالت تحتاج الى وضع ومتطلبات وإجراءات تفصيلية بشأن الحد الأدنى للفصل الرأسي المخفض بين الطائرات، وقائمة المعدات الدنيا، وصرف الموافقات على برامج الصيانة. وما زالت هذه الدول تحتاج الى وضع إجراءات ومنهجية لصرف الموافقات التخصصية لصيانة الطائرات، مثل الصيانة في حالة عمليات الاقتراب الدقيق من الفئة الثانية ومن الفئة الثالثة في جميع الأحوال الجوية. ولم تضع تسع وعشرون دولة النظام والسياسة والإجراءات المقررة للموافقة على مؤسسات الصيانة، واعتكرت ثلاثة وعشرون دولة صعوبات في متابعة ورصد حالة امتثال أوامر صلاحية الطائرات للطيران، بما في ذلك وثائق مصانع الطائرات بشأن صلاحية الطيران. وكانت النتيجة هي عدم رصد مشغلي الطائرات بما يضمن إجراء التفتيش المتكرر المقرر في أوامر صلاحية الطيران. وفي غياب المراقبة المستمرة أو قلة هذه المراقبة الى أدنى حد في معظم الدول المذكورة، حدث نقص في عدد الموظفين وكفاية الموارد. وهذا أمر يثير القلق الخطير. ولم تستطع ثلاثون دولة ممارسة الاشراف والرقابة الفعالة على أنشطة صلاحية الطائرات للطيران.

و) فيما يتعلق بحل المشاكل المكتشفة، لم تنفذ ست عشرة دولة من هذه الدول الست والثلاثين نظاما صالحا للبقاء للتأكد من امتثال وانفاذ قواعدها الوطنية، الأمر الذي جعل من الصعب انفاذ قواعدها.

٢-٢-٢ تبين الوثيقة A35-WP/63 الاستراتيجية الموحدة لمساعدة الدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات لسد الثغرات المكتشفة في مجال السلامة. وهذه الاستراتيجية الموحدة، التي وضعت تلبية لقرار الجمعية العمومية A33-9، تحدد المشاكل وتحلل أسبابها الجذرية وتضع لها الحلول وطرق التنفيذ على المستوى الاقليمي أو شبه الاقليمي أو القطري. وترتكز هذه الاستراتيجية على مبادئ أساسية هي زيادة الشفافية، والشراكة، والتعاون والمساعدة.

٣- أنشطة البرنامج غير عمليات التدقيق ومتابعة التدقيق

١-٣ ترخيص قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية بشهادة المنظمة الدولية للتوحيد القياسي (ISO 9001-2000)

١-١-٣ طلبت الجمعية العمومية في دورتها الثالثة والثلاثين (في الفقرة ٦ من منطوق القرار A33-8) أن يجري الأمين العام دراسة عن انشاء آلية مستقلة لضمان الجودة ترصد وتقيم هذا البرنامج، وأن يقدم تقريرا عن ذلك الى المجلس. وبناء على ذلك، وبالإضافة الى التدقيق الذي يجريه المراجع الخارجي للايكاو لهذا البرنامج، تقرر التماس ترخيص لهذا البرنامج بشهادة من المنظمة الدولية للتوحيد القياسي (ISO)، وذلك تعزيزا للمزيد من الجودة في تنفيذه ونقوية ثقة جميع الدول المتعاقدة في طريقة ادارته.

٣-١-٢ قامت شركة AOQC Moody International Inc بتدقيق قسم مراقبة السلامة الجوية ووجدته ممتثلاً لأحكام شهادة ISO 9001-2000. وقدمت شهادة تثبت أن هذا القسم قد استوفي جميع متطلبات شهادة المنظمة الدولية للتوحيد القياسي، وقدم رئيس الشركة المذكورة هذه الشهادة الى الأمين العام في ١٨/١٠/٢٠٠٢. ثم دقت هذه الشركة في نوفمبر ٢٠٠٣ مرة أخرى قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية للتأكد من أنه مازال يعمل بنظام ادارة الجودة حسب شهادة المنظمة الدولية للتوحيد القياسي، وبعد ظهور النتائج الايجابية تم تجديد تلك الشهادة لمدة سنة أخرى. ومن المقرر تجديد شهادة المنظمة الدولية للتوحيد القياسي مرة أخرى في نوفمبر ٢٠٠٤، لضمان استمرار استيفاء هذا البرنامج للشروط الموضوعه.

٣-٢-٣ تدريب المدققين

٣-٢-٣-١ لم تتمكن الايكاو بسبب الاعتبارات المالية من أن توفر الموارد اللازمة لتعيين جميع المدققين المطلوبين للقيام بعمليات التدقيق. ولذلك اضطرت الى استعارة الخبراء من الدول، على الأجلين القصير والطويل، استكمالاً لموظفيها.

٣-٢-٣-٢ قام قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية منذ نشأته في عام ١٩٩٩ بتنظيم عدة دورات لتدريب المدققين. وبذلك تم تدريب أكثر من ١٠٠ خبير، بمن فيهم مسؤولون من المقر الرئيسي للايكاو والمكاتب الاقليمية وموظفون معارون للأجلين القصير والطويل من الدول المتعاقدة. وتم توفير التدريب أيضا على نظام ادارة الجودة في ذلك القسم وعلى شروط المنظمة الدولية للتوحيد القياسي المنطبقة على ادارة هذا البرنامج عموماً وعلى اجراء عمليات التدقيق خصوصاً. ومن المعتزم تنظيم دورات سنوية متكررة لتدريب موظفي قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية والمدققين.

٣-٣ تنظيم ندوات مراقبة السلامة الجوية

٣-٣-٣-١ نظم قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية منذ نشأته في عام ١٩٩٩ ندوات وحلقات عمل في جميع أقاليم الايكاو عن مراقبة السلامة الجوية. وقدم البرنامج الدعم لهذه الندوات والحلقات، وشمل هذا الدعم عدة مواضيع منها: نظم ادارة السلامة الجوية، ومواضيع محددة تخص السلامة (عمليات الطائرات وصلاحيه الطائرات للطيران)، ونظم ادارة السلامة الجوية. ويتضمن المرفق (ب) بهذه الورقة معلومات تفصيلية عن الندوات وحلقات العمل التي نظمها ودعمها قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية. وقد دعي قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية الى دعم مؤتمرات وندوات وحلقات عمل نظمتها الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية ومنظمات الطيران المدني الاقليمية. وقد أدت هذه الندوات والحلقات الى تزويد مسؤولي الدول وموظفيهم بأمنثلة عملية ليسترشدوا بها في انشاء وادارة نظام فعال لمراقبة السلامة.

٣-٣-٣-٢ أيدت الدول المتعاقدة استمرار هذه الندوات وحلقات العمل وطلبت زيادة عددها، كما أيدها مجلس الايكاو ولجنة الملاحه الجوية في عدة مناسبات. واعتبرت هذه الندوات والحلقات أداة قوية لتقديم المساعدة العمومية الى الدول المتعاقدة، ولذلك فمن المتوقع الاستمرار في تنظيم هذه الندوات والحلقات بمعدل ثلاث ندوات في السنة اعتباراً من سنة ٢٠٠٥.

٣-٤-٣ وضع ارشادات لمراقبة السلامة الجوية

٣-٤-٣-١ ان وضع وتقديم الارشادات أداة من أدوات الدعم التي تتيحها الايكاو للدول المتعاقدة، لأن الارشادات تمكن الدول من تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بطريقة منسقة. ومازال اعداد وتحديث ارشادات مراقبة السلامة الجوية جارياً، فقد تم بالفعل اعداد طبعة جديدة من دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (أ): انشاء وادارة نظام حكومي لمراقبة السلامة الجوية (Doc 9734)، وطبعة جديدة من دليل تدقيق مراقبة السلامة الجوية (Doc 9735)، تحضيرا لاستمرار البرنامج وتوسيع نطاقه. هذا فضلا عن أن الجزء (ب) من الوثيقة (Doc 9734) الذي يخص انشاء وادارة نظام اقليمي لمراقبة السلامة الجوية قد اكتمل في غضون هذا العام. وقد أعدت أيضا أدلة تتعلق بالسلامة الجوية، من شأنها أن تساعد الدول على تنفيذ أحكام الملاحق ذات الصلة.

٥-٣ وضع قاعدة بيانات وأداة لتحليل نتائج التدقيق

١-٥-٣ تم ادخال المزيد من التحسينات على "قاعدة بيانات نتائج التدقيق والاختلافات" التي أنشئت في سنة ٢٠٠١ لحفظ نتائج التدقيق ومتابعة التدقيق. وتمكنت الايكاو بفضل هذه القاعدة من أن تحدد مخاوف السلامة الجوية ومن أن تقسمها حسب العناصر الحرجة لنظام مراقبة السلامة الجوية والمحددة في الوثيقة 9734 Doc، وأجرت تحليلاً تفصيلياً لتحديد اجراءات تبديد هذه المخاوف.

٢-٥-٣ كانت المعلومات الناتجة من تحليل نتائج التدقيق ومتابعة التدقيق موضع تحليل لتقييم الأثر الممكن على سلامة عمليات الطائرات على مستويات مختلفة، بما يمكن الايكاو والمنظمات الدولية والاقليمية والدول ومجموعات الدول من وضع أولويات الاجراءات الرامية الى تبديد المخاوف المحددة نوعاً وكماً. واستخدمت قاعدة بيانات هذا التحليل لوضع تعديلات مقترحة لأحكام الملاحق أو ادخال أحكام جديدة عليها، لتعزيز السلامة الجوية. مثال ذلك أن فريق خبراء اجازة وتدريب طواقم القيادة يستخدم نتائج التدقيق الدالة على صعوبات اجازة طواقم القيادة، بما في ذلك صعوبات اعتماد الاجازات الأجنبية، لوضع أحكام في الملحق الأول تخص اجازة طواقم القيادة.

٣-٥-٣ أدت أحدث التحسينات المدخلة على قاعدة البيانات المذكورة الى تزويد الايكاو بألية لرصد مستوى امتثال الدول للقواعد والتوصيات الدولية. فقد أعطيت كل قاعدة قياسية وكل توصية رقماً خاصاً بها، ووضعت هذه الأرقام في البداية في قائمة مرجعية لكل ملحق، وطلب من الدول أن تستوفي هذه القائمة في المرحلة التحضيرية السابقة للتدقيق. وسوف تخزن هذه البيانات في قاعدة البيانات لكي يتسنى للايكاو أن ترصد باستمرار مستوى تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية رسداً موقوتاً وأن تعيد النظر حسب الاقتضاء في أحكام الملاحق.

٦-٣ دعم الدول المتعاقدة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

١-٦-٣ سلف الذكر أن أعمال برنامج تدقيق مراقبة السلامة لم يكن لها أن تتقدم بفاعلية لولا الدعم المقدم من بعض الدول المتعاقدة. وقد أخذ هذا الدعم أساساً شكل خدمات خبراء أعارتهم الدول لأجل طويل وأجل قصير لمساعدة الايكاو على اجراء عمليات التدقيق وعمليات متابعة التدقيق. وبعد تقديم التقرير المرحلي عن هذا البرنامج الى الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية في عام ٢٠٠١، واصلت فرنسا دعم هذا البرنامج بخبراء معارين لأجل طويل وأجل قصير، ودأبت الكاميرون وكوبا وألمانيا وغانا وإيطاليا والنيجر ونيجيريا وسنغافورة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة على اعارة الخبراء لأجل قصير. ولما كانت الموارد المخصصة لهذا البرنامج في ميزانية الايكاو محدودة، فان الدعم الذي قدمته هذه الدول كان ذا قيمة كبيرة وأسهم بقوة في نجاح برنامج التدقيق.

٤- الاستنتاجات

١-٤ يتبين من هذا التقرير أن الايكاو قد تصدت بطريقة تبعث على الارتياح للتحديات الكامنة في تكليفها بتدقيق مراقبة السلامة الجوية في جميع الدول المتعاقدة. وحظي البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية منذ نشأته بدعم جميع الدول المتعاقدة، وأثبت أنه أداة لا غنى عنها للايكاو والدول المتعاقدة لتدقيق حالة تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والتنفيذ الفعال للعناصر الحرجة من نظام مراقبة السلامة في الدول. وجعل هذا البرنامج بوسع الايكاو القيام بتحليل تفصيلي لنتائج التدقيق ومتابعة التدقيق، وأسهم في اظهار المجالات التي تثير القلق على السلامة الجوية وتقتضي انتباه الدول المعنية.

٢-٤ دأبت جميع الدول المتعاقدة على اظهار اهتمام متزايد بهذا البرنامج، الأمر الذي يتأكد من قبولها - باستثناء عدد قليل - لعمليات التدقيق وعمليات متابعة التدقيق على أساس مذكرة التفاهم التي اعتمد المجلس صيغتها، وكذلك على أساس رغبة الدول في تقديم خططها التصحيحية في غضون المهلة المحددة. وتبين أن نسبة ٧٦ في المائة تقريبا من الدول

التي جرى فيها التدقيق ومتابعة التدقيق قدمت الى الايكاو خططها التصحيحية في أعقاب التدقيق الأولي ونفذتها بطريقة تبعث على الارتياح. ولم تتمكن نسبة قدرها ٢٤ في المائة تقريبا من الدول التي تم فيها التدقيق ومتابعة التدقيق من أن تنفذ خططها التصحيحية بطريقة تبعث على الارتياح. وقد تظل معظم هذه الدول تعاني من مشاكل في الوفاء بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة الجوية ما لم ينشأ نظام لمساعدتها على تنفيذ هذه الالتزامات.

٣-٤ تتمكن الايكاو بفضل البيانات التي تجمعها وتحليل نتائج التدقيق ومتابعة التدقيق من تحديد نوع وكم ثغرات السلامة الجوية، وتحديد أولويات الحلول الممكنة بما يؤدي في نهاية المطاف الى نظام عالمي أقوى لمراقبة السلامة الجوية، والى تعزيز سلامة الملاحة الجوية، وهذا هو الهدف النهائي للمنظمة. ونجح هذا البرنامج في تحديد الثغرات والتوصية بالحلول وتشجيع الدول على حل المشاكل، لكن المزيد من النجاح يتوقف على ارادة كل دولة متعاقدة في تنفيذ التوصيات التي قدمت اليها، والمحافظة على المستوى المستصوب من تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. وبينت نتائج بعثات متابعة التدقيق مدى التقدم المحرز في سد الثغرات بعد انتهاء عمليات التدقيق الأولي. وتبين بوضوح أن قيام الايكاو بالتدقيق المنتظم في جميع الأنشطة المتعلقة بالسلامة الجوية سيسجع الدول على التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة من نظام مراقبة السلامة الجوية وللقواعد والتوصيات الدولية.

٤-٤ ان مبدأ ومفهوم "عمليات التدقيق المنتظمة" يستند الى انشاء نظام يتابع باستمرار سلامة نظام الطيران العالمي. ولذلك يجري تجديد برامج التدقيق وتنفيذها بصفة دورية للتأكد من مدى المحافظة على مستويات السلامة المستصوبة. وحتى عندما تبين عمليات التدقيق السابقة أنه ما من شيء يثير القلق المباشر، فان أحد المبادئ الأساسية لنظم التدقيق المقبولة دوليا هو استمرار رصد مدى المحافظة على ظروف السلامة، وذلك من خلال عمليات تدقيق منتظمة ومنهجية. ولذلك فان استمرار التدقيق أمر حيوي لضمان المحافظة على هذه المستويات. وتشكل عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي تنفذها الايكاو خطوة عظيمة صوب سد الثغرات وتعزيز السلامة، وهي بذلك تشكل جزءا من اجراءات التصحيح.

٥-٤ أثبت هذا البرنامج أن المعلومات الدقيقة والوقائية والموقوتة تمكن جميع الدول المتعاقدة ومجتمع الطيران عموما من المساعدة على تبيد المخاوف ازاء السلامة. وهذا أمر يقتضي تحديث المعلومات التي تجمعها الايكاو تحدينا منتظما. وقد بينت جميع الدول التي استقبلت بعثات متابعة التدقيق أنها استفادت من التدقيق بعدة طرق، فهو ساعدها على تحديد الثغرات الموجودة في نظام مراقبتها للسلامة الجوية، وزاد من وعي صانعي القرار رفيعي المستوى بضرورة تزويد سلطات الطيران المدني بالأموال المطلوبة وبالدعم الضروري. ولقد أجمعت الدول على أن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية يشكل أداة لا غنى عنها للسلامة وينبغي أن تستمر بوصفها من الأنشطة الأساسية للمنظمة.

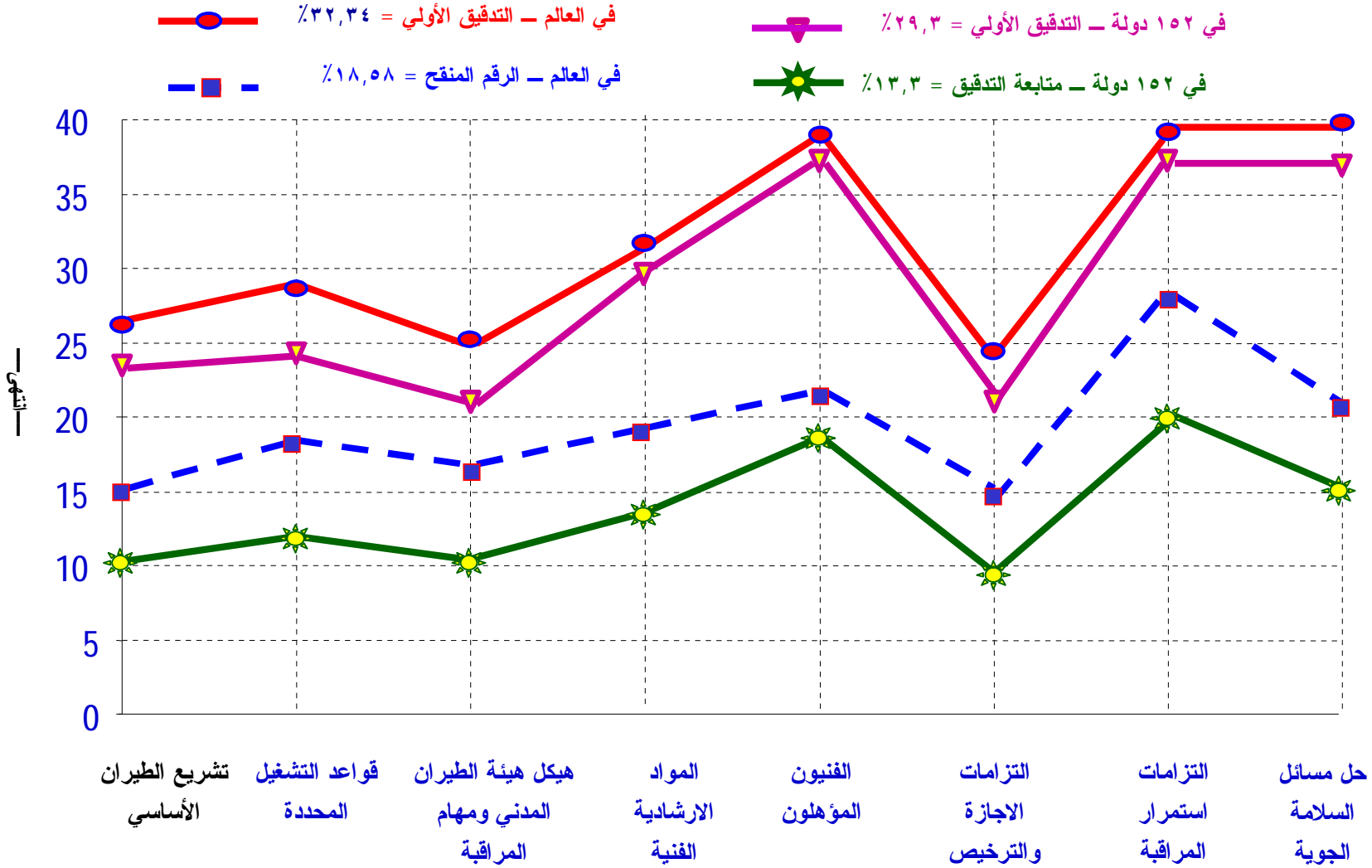
٥- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٥ يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) أن تحيط علما بمدى تنفيذ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأن تستعرض التقدم المحرز فيه والخبرة المكتسبة منه، بالصيغة الواردة في هذه الورقة.

(ب) أن تقدم المزيد من التعليمات التي تراها ضرورية لمواصلة تنفيذ هذا البرنامج.

العناصر الحرجة من نظام مراقبة السلامة الجوية – نقص التنفيذ الفعال (%)



المرفق (أ)