



الجمعية العمومية - الدورة الأربعين

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣ من جدول الأعمال: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر

اقتراح مقدم من بيرو بإجراء مراجعة في أعقاب إتمام عمليات تدقيق مراقبة السلامة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

(مقدمة من بيرو برعاية الدول التالية أسماؤها والواقعة في إقليم أمريكا الجنوبية والدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)^(٢))

الموجز التنفيذي

تشمل ورقة العمل هذه الخبرة التي اكتسبتها بيرو من الأنشطة المتنوعة التي أُجريت بها في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، وتحديدًا بعثة التحقق التي جرت بتنسيق من الإيكاو (ICVM) في أغسطس ٢٠١٨. وتقرّ بيرو بأهمية عملية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وما يرتبط بها من مساعدة تُقدم إلى الدول الموقعة على اتفاقية شيكاغو. وتتضمن ورقة العمل هذه بعض التحسينات المقترحة إدخالها على العملية سعياً لتقريب النتائج المستخلصة من التدقيق إلى الوضع الفعلي في الدولة، فضلاً عن تقديم التوجيهات بصورة مباشرة وبشكل أوضح وأكثر إيجازاً فيما يتعلق بالإجراء الواجب اتخاذه لضمان معالجة وإنهاء ملاحظات التدقيق.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

- الإقرار بأهمية نهج الرصد المستمر ضمن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بالإضافة على أنشطة التدقيق الفعلية، لا سيما أثناء مرحلة ما بعد التدقيق، إذ لا بد له أن يُفضي إلى تحسينات في السلامة داخل الدول؛
- دعوة الإيكاو إلى اقتراح آليات لتقييم مدى كفاءة أنشطة التدقيق التي تُجرى ضمن البرنامج المذكور في تحقيق الهدف الرئيسي وهو رفع مستويات السلامة؛
- دعوة الإيكاو إلى اقتراح آليات لتحديد التحسينات التي طرأت على السلامة والتي نجحت الدول في تحقيقها بفضل أنشطة التدقيق التي أُجريت في إطار البرنامج المذكور؛
- دعوة الإيكاو إلى إبلاغ الدول بتنفيذ الآلية المذكورة وتقديم تقارير عن نتائج الاستعراض الذي يُجري.

| الأهداف الاستراتيجية: | ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة. |
|-----------------------|---|
| الآثار المالية: | يُتوقع تنفيذ الآلية بالاستعانة بموارد البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) - نهج الرصد المستمر (CMA)، على اعتبار أن نتائج التقييم ستعمل على زيادة كفاءة التدقيق علاوة على كفاءة استخدام الموارد المخصصة. |

^١ النسخة باللغة الإسبانية قدمتها بيرو.

^٢ بليز وبوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغويانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا

| | |
|--|----------|
| <p>الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة". الموقع الإلكتروني: https://www.icao.int/safety/cmaforum/Pages/default.aspx القرار ١١-٣٢ — "إنشاء برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP). القرار ٥-٣٧ — "نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية". ورقة العمل A38-WP/50 — "نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP — CMA) ورقة العمل A39-WP/213 — "نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP CMA) — اقتراح بالمراجعة بعد التنفيذ" ورقة العمل A39-WP/285 — "تقييم لمدى فعالية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية- نهج الرصد المستمر".</p> | المراجع: |
|--|----------|

١- المقدمة

١-١ تم تحديد بعض المجالات لإدخال تحسينات على عملية التدقيق نفسها، وذلك على أساس الخبرات المستقاة من مختلف أنشطة التدقيق التي أُجريت في بيرو في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٢-١ وعلاوة على ذلك، فقد أُحيط علماً بأن إجراءات التدقيق المصممة لإدخال التحسينات المستمرة لا تتضمن هي ذاتها أي آلية لما بعد التدقيق بالاعتماد على المقاييس والمؤشرات من أجل تحديد مقدار التحسينات التي حققتها الدول بالفعل، نتيجة عمليات التدقيق السابقة والتوجيهات السليمة التي قدمتها الإيكاو لضمان وضع وتنفيذ خطة مائة للإجراءات التصحيحية.

٢- معلومات أساسية

١-٢ بموجب قرار الجمعية العمومية رقم ١١-٣٢، أُطلق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في يناير ١٩٩٩ بهدف إجراء عمليات تدقيق منتظمة وإلزامية ومنهجية ومنسقة للمسائل التي ترد في بعض الملاحق باتفاقية شيكاغو، وهي الملحق الأول - "إجازة العاملين" والملحق السادس - "تشغيل الطائرات" والملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران".

٢-٢ وبالنسبة لدولة بيرو، فقد أُجرت الإيكاو تدقيقاً لمراقبة السلامة بالمديرية العامة للطيران المدني في بيرو في الفترة من ٩ إلى ١٣/٨/١٩٩٩. وبعدها أُجرت الإيكاو أيضاً أنشطة المتابعة لتدقيق مراقبة السلامة بالمديرية ذاتها في بيرو في ١٠ و١١/٩/٢٠٠١.

٣-٢ وكانت الجمعية العمومية للإيكاو قد أقرت في دورتها ٣٥ التي عُقدت في ٢٠٠٤ القرار ٦-٣٥ الذي تم بموجبه توسيع نطاق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بحيث أصبح يشمل، اعتباراً من ٢٠٠٥، الأحكام المتعلقة بالسلامة والواردة في جميع الملاحق باتفاقية شيكاغو، والتي تتناول مسائل السلامة في إطار نهج النظم الشامل (CSA).

٤-٢ وأجرت الإيكاو تدقيقاً لمراقبة السلامة في منظومة الطيران المدني ببيرو في الفترة من ١٥ إلى ٢٤/٥/٢٠٠٧ وخلصت إلى أن معدل التنفيذ الفعال قد بلغ ٦٨,٦٩ في المئة.

٥-٢ وفي ٢٠١٠ أقرت الجمعية العمومية خلال الدورة ٣٧ القرار ٥-٣٧ الذي يجيز رسمياً الانتقال من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى نهج الرصد المستمر (CMA).

٦-٢ وفي إطار النهج المذكور، أجرت الإيكاو تدقيقاً لمنظومة الطيران المدني في بيرو في الفترة من ١٣ إلى ٢٣/١٠/٢٠١٤، أسفر عن أن معدل التنفيذ الفعال قد بلغ ٧٤,٨١ في المئة دون وجود أي شواغل بارزة في مجال السلامة (SSC).

٧-٢ وأخيراً، أجرت الإيكاو بعثة تحقق تولت الإيكاو تنسيقها بنفسها في الفترة من ٧ إلى ١٤/٨/٢٠١٨، وقد كشفت البعثة عن أن معدل التنفيذ الفعال قد وصل إلى ٨٩,٥٧ في المئة.

٣- التحليل

١-٣ بناءً على عمليات التدقيق المذكورة أعلاه التي أجريت في بيرو في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، تم تحديد بعض المجالات لإدخال التحسينات على النحو التالي:

(أ) تحسين مستوى الموضوعية الذي يتحلى به المدققون. فمن المفهوم أن عملية التدقيق تعتمد أيضاً على المدقق المسؤول. وقد لوحظ فيما تم تلقيه من عمليات التدقيق وجود قدر من الرؤى الشخصية التي تعتمد على الآراء والخبرات السابقة، وهو ما ينبغي الحد منه قدر المستطاع. ولهذا السبب، فإن استبيانات أسئلة البروتوكول تشمل توجيهات وإشارات إلى إرساء قواعد قياسية، إلا أن المدققين لا يحرصون دوماً على احترامها، كما أن هذه الاستبيانات قد لا تكون ذات صلة بأسئلة البروتوكول. ولذا فإنه من الأهمية بمكان أن يقوم مقر المنظمة بوضع آلية لضمانة الدول فيما يخص قيام المدققين المسؤولين باتباع معايير موحدة أثناء اضطلاعهم بمهام التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛

(ب) تحسين ملاحظات المدققين. ففي حالات عديدة لم تكن ملاحظات المدققين واضحةً بالقدر الكافي لتمكين الدول من وضع خطط تصحيحية ملائمة. بل أنها في بعض الأحيان كانت مبهمه حتى أن المدقق التالي عجز عن فهمها، وواجهت الدولة حالةً من التشكك في التعامل مع الملاحظات غير الواضحة وعجزت عن وضع خطة عمل لمعالجة المسألة التي من شأنها أن تساهم في تحسين السلامة؛

(ج) تحسين الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. فقد لوحظت جوانب القصور التالية بشكل منتظم عند استخدام الموقع الإلكتروني أثناء مختلف مهام التدقيق:

- (١) وثائق الإثبات الجديدة التي يجري رفعها في وحدة التقييم الذاتي لا يمكن حفظها، الأمر الذي يستلزم وقتاً إضافياً أو تكرار محاولات الدخول والبحث والحذف لحل المشكلة؛
- (٢) بعد إجراء أعمال الصيانة للموقع الإلكتروني، تبين حدوث تغيير في المعلومات الواردة في وثائق الإثبات التي تم إدخالها في أسئلة البروتوكول، وهي مسألة غير مقبولة؛
- (٣) أثناء الاجتماع الختامي لآخر عملية تدقيق أجريت في بيرو، دُكر أن الأسئلة والتعليقات قد تم رفعها على الموقع الإلكتروني، إلا أنها لم تُنشر على الموقع إلا لمدة شهر واحد، وفي بعض الحالات تم تغيير ملاحظات المدقق بعد أن نشرتها الإيكاو رسمياً؛
- (٤) سيكون من المفيد للدول أن يكون الموقع الإلكتروني أسهل في الاستخدام وألا يتسبب في حالات تعطيل أثناء الاستخدام؛

٥) وبالمثل، فمن الأهمية بمكان أن يبعث مقر المنظمة إلى الدول بأي تحديثات أو تعديلات تُجرى على الموقع الإلكتروني مقدماً بوقت كافٍ؛

د) تحسين الإشارات المرجعية الواردة في القواعد القياسية التنظيمية التي تحكم عملية التدقيق. فأسئلة البروتوكول لم تكن دائماً مواكبة للتحديثات التي يجري إدخالها على ملاحق الإيكاو ووثائقها، وفي حالات كثيرة، كانت لا تزال تتضمن إشارات مرجعية لمسائل لم تعد سارية، أو بخلاف ذلك، كانت فضفاضة جداً في معناها بما يحول دون الإشارة بدقة إلى المتطلبات التنظيمية للسلامة التي لا بد من تدقيقها لتحسين السلامة. وعلاوة على ذلك، وبخلاف إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، هناك مسائل عديدة لا تشترط التنفيذ الإلزامي من قبل الدول، لكنها ظلت موجودة في الوثائق لسنوات، الأمر الذي يستدعي تنفيذها في أحيان كثيرة من قبل مقدمي الخدمات. لذا لا بد من حذفها من إطار الملاحق، وجعلها إلزامية بالنسبة لمقدمي الخدمات.

٣-٢ وانطلاقاً من الوعي بأن الدول الخاضعة للتدقيق يمكن أن تظهر هي الأخرى ميلاً للرؤى الشخصية، يُقترح أن يضع البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية آلية لضمان أن الدول التي تتلقى التوجيه الملائم لوضع وتنفيذ خطة إجراءات تصحيحية ستحقق بالفعل الهدف المنشود بإدخال التحسينات اللازمة التي ستؤدي فعلياً إلى تحسين عمليات السلامة داخل الدولة.

٣-٣ ونظراً لعدم إجراء أي استعراض نظامي لنهج الرصد المستمر ذاته في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يُقترح وضع آلية لإجراء سلسلة من الاستعراضات عقب إتمام أعمال التدقيق بالدول.

٣-٤ ولا بد أن تصدر عن هذه الآلية نتائج في صورة مقاييس ومؤشرات، كي يمكن التأكد مما إذا كان الحل الذي تم التوصل إليه لمعالجة ملاحظات التدقيق قد أسهم بالفعل في رفع مستويات السلامة بالدولة. ولا بد أن تتضمن الآلية إحصاءات بشأن كل سؤال من أسئلة البروتوكول وأن تقيّم أهمية هذه الأسئلة بالنسبة لنظام السلامة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٤- الخلاصة

٤-١ تقرّ بيرو بأهمية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وترى أن البرنامج سيزداد قوةً بتضمينه آلية للتقييم الذاتي فيما بعد التدقيق، تعتمد على مقاييس ومؤشرات لتحليل الفائدة التي حققها التدقيق من حيث تحسين السلامة في الدولة التي خضعت للتدقيق.

٤-٢ ينبغي إخضاع استبيان البرنامج إلى المراجعة الشاملة للتأكد من أن الأسئلة تتضمن إشارات مرجعية واضحة ومباشرة وحديثة فيما يخص وضع القواعد القياسية، على النحو الذي يمكن المدقق والدولة من تحديد متطلبات التدقيق.

٤-٣ ينبغي للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أن يفرز آليةً للتأكد من أن الدول تبدي اهتماماً بملاحظات التدقيق من خلال وضع وتنفيذ خطة عمل ملائمة.