



مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

مونتريال، من ٢٠ إلى ٢٢/٣/٢٠٠٦

الموضوع رقم ١: حالة السلامة الجوية في الوقت الحاضر

الموضوع ٢-١

حالة مراقبة السلامة الجوية

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

يقدم في هذه الوثيقة تقرير مرحلي بشأن نشاطات الايكاو في مجال تدقيق مراقبة السلامة الجوية منذ سنة ١٩٩٩. وفي حين تم تحقيق تقدم ملحوظ في سد الثغرات، مازال عدد من الدول يواجه مشاكل.
يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٥.

١- مقدمة

١-١ أوصى رؤساء الطيران المدني في مؤتمرهم الخاص بالاستراتيجية العالمية لمراقبة السلامة الجوية (١٩٩٧)، بأمور كثيرة من بينها، تعزيز برنامج تقييم مراقبة السلامة الذي أنشئ في عام ١٩٩٥ ليصبح أكثر كفاءة وفعالية، ولهذا الغرض تم البدء بتنفيذ عمليات منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة لتدقيق السلامة، ومن شأن هذه العمليات التي تنفذها الايكاو أن تضم كل الدول المتعاقدة، كما أوصى المؤتمر بتوسيع برنامج مراقبة السلامة ليشمل مجالات فنية أخرى في الوقت المناسب.

٢-١ كلفت الجمعية العمومية في قرارها ٣٢-١١ المجلس بإنشاء، ابتداء من ١/١/١٩٩٩، برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) يتضمن آلية منهجية لتقديم التقارير والمتابعة فيما يتعلق بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بالسلامة.

٣-١ قررت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية (انظر القرار ٣٥-٦) توسيع نطاق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ليشمل جميع الأحكام المتصلة بالسلامة في جميع ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي

المتصلة بالسلامة. وطلبت الجمعية العمومية أيضا من الأمين العام، اعتبارا من ٢٠٠٥/١/١، باعادة هيكلة برنامج USOAP لاتباع نهج متكامل شامل في تنفيذ عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية في جميع الدول المتعاقدة.

٤-١ يقدم في هذه الورقة تقرير شامل عن نشاطات التدقيق التي أنجزت أثناء الدورة الأولى للتدقيق من عام ١٩٩٩ الى عام ٢٠٠٤، كما يتم تسليط الضوء على حالة مراقبة السلامة عالميا في الوقت الحاضر والمسائل الأساسية التي تثير القلق والتي تنشأ عن عمليات تدقيق وبعثات متابعة التدقيق.

٢- نشاطات التدقيق

١-٢ بدأت نشاطات التدقيق في اطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في شهر مارس ١٩٩٩، بعد اعتماد نهج كل ملحق على حدة، وكان نطاق البرنامج يقتصر على الملحق الأول - /اجازة العاملين، والملحق السادس - تشغيل الطائرات، والملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران، اذ أن النشاطات التي كانت تغطيها الملاحق الثلاثة هذه اعتبرت أنها الأكثر قابلية على "التصدير". وخلال الدورة الأولى لعمليات التدقيق، خضع للتدقيق ١٨١ دولة متعاقدة واقليمين اداريين خاصين تابعين للصين وهما هونغ كونغ وماكاو، وثلاث مقاطعات وهي: أنتييل (هولندا)، وبرمودا، وتركس وكايكوس (المملكة المتحدة). وبالإجمال، تعذر تدقيق سبع دول متعاقدة.

٢-٢ بدأت في شهر أغسطس ٢٠٠١ نشاطات متابعة التدقيق للتحقق من حالة تنفيذ خطط العمل التصحيحية التي قدمتها الدول المتعاقدة بعد عمليات التدقيق الأولى. وبالإجمال، ولمتابعة التدقيق، تمت زيارة ١٦٢ دولة متعاقدة واقليمين اداريين خاصين تابعين للصين اللذين خضعا أصلا للتدقيق. وقد تم اصدار تقارير موجزة تتعلق بعمليات التدقيق ومتابعة التدقيق ووزعت على كل الدول المتعاقدة.

٣- نتائج التدقيق

١-٣ تقاس نتائج التدقيق من حيث درجة تنفيذ الدول لعناصر أساسية ثمانية لنظام مراقبة السلامة كما تم تحديدها في الجزء (أ) - انشاء وإدارة نظام حكومي لمراقبة السلامة من دليل مراقبة السلامة الجوية (الوثيقة 9734 Doc) الصادر عن الايكاو:

- أ) تشريع الطيران الأساسي.
- ب) القواعد التشغيلية المحددة.
- ج) النظام الحكومي للطيران المدني ومهام مراقبة السلامة الجوية.
- د) تأهيل وتدريب الموظفين الفنيين.
- هـ) الارشادات الفنية والأدوات وتقديم المعلومات الحرجة عن السلامة الجوية.
- و) الاجازات والترخيص والاذن، والتزامات الموافقات.
- ز) التزامات المراقبة.
- ح) تبديد مخاوف السلامة.

٢-٣ وتظهر هذه العناصر كل بدورها تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للايكاو التي تشكل أساس البروتوكولات المستخدمة لتنفيذ عمليات التدقيق.

٣-٣ بشكل عام، يتبين أنه تم انجاز تقدم ملحوظ في تنفيذ خطط العمل التصحيحية للدول عندما تقارن نتائج عمليات التدقيق الأولى بنتائج عمليات متابعة التدقيق. وفي نهاية الدورة الأولى لعمليات التدقيق، انخفض عدم التنفيذ الفعال للعناصر الأساسية لنظام مراقبة السلامة من متوسط ٣٢,٦ في المائة لكل عمليات التدقيق الأولى المستكملة الى متوسط ١٧,٥ في المائة على الصعيد العالمي، وذلك بعد عمليات متابعة التدقيق في ١٦٢ دولة متعاقدة. ويرد في المرفق رسم بياني يظهر النتائج الشاملة لعمليات التدقيق الأولى وبعثات متابعة التدقيق المستكملة.

٤- مسائل هامة تبعث على القلق بعد الدورة الأولى للتدقيق

١-٤ بشكل عام، أحرز تقدم ملحوظ في سد الثغرات، لا سيما تلك المرتبطة بنقص في التشريعات واللوائح التنظيمية وعدم وجود نظام مناسب للطيران المدني ومهام مراقبة للسلامة ونقص العدد الكافي من العاملين المؤهلين بصورة صحيحة. ولكن، مازال عدد من الدول يعاني من مشاكل نتيجة لنقص الموارد المناسبة. ويرد في الفقرات التالية ملخص عن حالة مراقبة السلامة في مجموعات متعددة من الدول.

الدول التي لم تخضع للتدقيق من الايكاو

٢-٤ لم تتمكن الايكاو في اطار الدورة الأولى لعمليات التدقيق للملاحق الأول والسادس والثامن من تدقيق سبع دول متعاقدة وهي: أفغانستان، وبوروندي، والعراق، وليبيريا، وسيراليون، وجزر سليمان، والصومال. وتعذر تنفيذ عمليات التدقيق أساسا لأسباب أمنية. وستخضع هذه الدول السبع للتدقيق عندما تسمح الظروف. الا أن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية في تلك الدول، اذا أجريت، فستكون في اطار النهج المتكامل الشامل.

٣-٤ لا تمتلك الايكاو بيانات متحقق منها حول حالة نشاطات مراقبة السلامة الجوية أو قدرات مراقبة السلامة القائمة في هذه الدول. ويثير غياب المعلومات الموثوق بها بعض المخاوف، حيث تمت مصادفة طائرات مرخصة وأفراد مجازين من بعض تلك الدول أثناء بعثات التدقيق في دول أخرى، ودلت المناقشات غير الرسمية مع بعض أعضاء الطواقم على أن الرخص والاجازات تصدر بالمراسلة باستعمال صندوق بريد في بلد ثالث.

الدول التي لم تقدم خطة عمل تصحيحية ولذلك لم تخضع لعمليات متابعة التدقيق

٤-٤ لم تقدم سبع دول خطط العمل التصحيحية وهي: جمهورية أفريقيا الوسطى، وجيبوتي، وغينيا الاستوائية، وغينيا-بيساو، وميكرونيزيا، وناورو، وساو تومي وبرنسيبي، وذلك في أعقاب عمليات التدقيق في كل منها بالصورة التي تقتضيها مذكرة التفاهم الموقعة مع الايكاو. وبذلت الايكاو محاولات عديدة للحصول على خطط عمل تصحيحية من الدول غير أن تلك الأخيرة لم تستجب لها. وفي غياب خطة عمل تصحيحية، لا يمكن اجراء عمليات متابعة للتدقيق في تلك الدول.

٥-٤ دلت نتائج عمليات التدقيق الأولى التي أجريت لتلك الدول على أنها لم تنشئ نظاما مناسباً لمراقبة السلامة الجوية يتيح لها الوفاء بالتزاماتها بخصوص اجازة العاملين واصدار شهادات المشغلين الجويين وهيئات صيانة الطائرات والاشراف عليهم.

الدول التي قدمت خطة عمل ولكن تعذر خضوعها لعملية متابعة التدقيق

٦-٤ خضعت ثمانى دول متعاقدة هي: تشاد، والكونغو، واريتريا، وكيريباتي، والجمهورية العربية الليبية، وجزر مارشال، ورواندا، وسوازيلند، للتدقيق وقدمت خطة عمل تصحيحية ولكن تعذر ارسال بعثة لمتابعة التدقيق فيها. ويعزى ذلك الى أن الدول المعنية لم تقدم المعلومات عن التقدم المحرز أو أنها أشارت الى عدم وجود تقدم في تنفيذ خطة العمل التصحيحية لديها أو عدم ردها على الاقتراحات بتحديد موعد لبعثة متابعة عملية التدقيق أو على الاستفسارات التي تقدمت بها الايكاو حول حالة تنفيذ خطة العمل التصحيحية التي قدمتها الدول. وفي حالة واحدة، قدمت خطة العمل الى الايكاو فقط بعد انتهاء الدورة الأولى للتدقيق. وتشير التقارير بشأن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي أجريت في تلك الدول الى وجود حاجة ملحة الى تنفيذها خطة العمل التصحيحية الخاصة بكل منها.

الدول التي لم تخضع لعمليات متابعة التدقيق لأسباب أخرى

٧-٤ بالإضافة الى الدول الخمس عشرة المذكورة آنفا (الفقرتان ٤-٤ و ٦-٤)، لم ترسل بعثات متابعة التدقيق في خمس دول متعاقدة أخرى وهي: أندورا، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، واسرائيل، وجزر مارشال، وسان مارينو. واعتبرت عمليات متابعة التدقيق في أندورا وسان مارينو غير ضروريتين على أساس نتائج عمليات التدقيق وعدم وجود نشاط للطيران المدني في الدولتين. ولم يكن بالامكان اجراء زيارة لاسرائيل حيث أنها طلبت ارجاء متابعة التدقيق الى ما بعد الانتهاء من الدورة الأولى للتدقيق. وأخيرا، كان من المقرر اجراء عملية متابعة التدقيق في جمهورية الكونغو الديمقراطية وجزر مارشال، غير أنه لم يمكن ارسال البعثتين لأسباب تشغيلية.

٥- الاجراء المعروض على المؤتمر

٥- يرجى من المؤتمر أن يقوم بما يلي:

- (أ) أن يأخذ علما بنتائج الدورة الأولى لعمليات تدقيق مراقبة السلامة وبعثات متابعة التدقيق التي نفذت في اطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، كما تم وصفها في ورقة العمل هذه وفي المرفق.
- (ب) أن يطلب الى تلك الدول المذكورة في الفقرة ٤-٤ أعلاه أن تقدم خطط عملها التصحيحية.
- (ج) أن يطلب الى تلك الدول المذكورة في الفقرة ٦-٤ أعلاه أن تقدم الى الايكاو تحديثا لحالة تنفيذها لخطط العمل التصحيحية وأن يحثها على قبول تواريخ التدقيق في اطار النهج المتكامل الشامل.

العناصر الأساسية في نظام مراقبة السلامة الجوية عدم التنفيذ الفعال (النسبة المئوية)

