



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٣: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية

برنامج الدولة لمراقبة السلامة والبرنامج العالمي لتدقيق

مراقبة السلامة الجوية (USOAP) - مؤهلات المفتش

(ورقة مقدمة من جنوب إفريقيا)

الموجز التنفيذي

تسلط هذه الورقة الضوء على التحديات التي يمكن أن تواجهها الدولة عند تنفيذها الأحكام الواردة في الوثيقة (Doc 8335) "دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة" في تنفيذ نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP CMA). فإذا ما قرأنا الأسئلة PQ 4.025 و PQ 4.033 و PQ 2.053 من أسئلة البروتوكول كمجموعة واحدة يتبين أنه ينبغي على الدول الأعضاء أن تثبت أنها تتمتع بما يكفي من الموارد الماهرة لتنفيذ مراقبة السلامة بشكل فعال. وتتص الوثيقة Doc 8335 على أن المفتش عمليات الطيران ينبغي مثلاً أن تتوفر لديه خبرة عملية مكثفة - وهي عادة لا تقل عن خمسة آلاف ساعة كقائد لطائرة نقل جوي مدنية أو عسكرية. ويمكن أن نلاحظ في تقرير نتائج نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، للفترة من ٢٠١٣/١/١ إلى ٢٠١٥/١٢/٣١، أن كفاءة التنفيذ العالمي للعنصر الحرج رقم ٥ (CE) و تدقيق ميدان العمليات وإجازة العاملين منخفضة، وهذا يشكل شغلاً من الشواغل.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تستعرض وتلاحظ محتويات التقرير الصادر عن نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مع التركيز على كفاءة تنفيذ العنصر الحرج CE4 لمراقبة السلامة وتدقيق ميدان عمليات الطائرات؛
- (ب) أن تدعم الإجراء الذي تتخذه الأمانة العامة للإيكاو لتشكيل مجموعة عمل أو لإحالة هذه المسألة إلى فريق خبراء عمليات الطيران بهدف تعديل عدد الساعات المطلوب لكي يشكل الحد الأدنى من الخبرة لمفتش عمليات الطيران في الوثيقة (Doc 8335)؛
- (ج) أن تكلف الإيكاو عدم استخدام الحد الأدنى للخبرة، الذي يوازي ٥ آلاف ساعة، كمعيار لتحديد أهلية مفتش سلامة الطيران ASI وبالتالي كفاءة سلطات الطيران المدني.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	لا يوجد
المراجع:	الوثيقة (Doc 7300) - "اتفاقية الطيران المدني الدولي". الوثيقة (Doc 9734) - "دليل مراقبة السلامة الجوية"، الأجزاء (أ) و(ب) - ٢. الوثيقة (Doc 8335) - "دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة". الوثيقة (Doc 9735) - "دليل الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية". الوثيقة (Doc 9859) - "دليل إدارة السلامة". برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تقرير عن نتائج برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP CMA) وفقاً لنهج الرصد المستمر ٢٠١٣/١/١ إلى ٢٠١٥/١٢/٣١.

١- المقدمة

١-١ تُعتبر العناصر الحرجة من الأدوات الأساسية والضرورية لصون السلامة في النظام الوطني لمراقبة السلامة المطلوب للتنفيذ الفعّال للقواعد والإجراءات الدولية. ويُطلب من الدول الأعضاء أن تعالج جميع العناصر الحرجة الثمانية لغرض إنشاء نظام فعّال لمراقبة السلامة الجوية يظهر المسؤولية المشتركة بين الدولة وأجرة الطيران.

٢-١ ولتقييم كفاءة النظام الوطني لمراقبة السلامة، تقوم الإيكاو، من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، بتنفيذ عمليات التدقيق في جميع الدول الأعضاء.

٣-١ وتغطي العناصر الحرجة طائفة كبيرة وشاملة من نشاطات الطيران المدني، بما في ذلك إجازة العاملين وعمليات الطائرات وصلاحيات الطائرات للطيران والتحقق في الحوادث ووقائع الطيران وخدمات الملاحة الجوية والمطارات. وإن مستوى كفاءة تنفيذ العناصر الحرجة مؤشر لمدى قدرة الدولة على تنفيذ مراقبة السلامة.

٢- المناقشة

١-٢ استعرضت الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية (٩/٢٢ إلى ١٠/٢/١٩٩٨) التوصيات التي صدرت عن المجلس واعتمدت القرار ٣٢-١١ "إنشاء برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP).

٢-٢ وفقاً لذلك، اعتمدت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية القرار ٥٣-٦ الذي طالب بتوسيع نطاق برنامج (USOAP) ليشمل الأحكام المرتبطة بالسلامة والتي تتضمنها جميع الملاحق باتفاقية شيكاغو، ابتداء من عام ٢٠٠٥. وإن هذا القرار الذي يحل محل قرار الجمعية ٣٣-٨، طالب الأمين العام أيضاً بإعادة تصميم هيكل البرنامج لتطبيق النهج الشامل للنظم (CSA) وإعادة تنظيم تدقيق مراقبة السلامة لإظهار العناصر الحرجة لنظام مراقبة السلامة الجوية، وذلك على النحو المقدم في الجزء (أ)، من "دليل مراقبة السلامة" (Doc 9734)، المعنون "إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية". وفي إطار النهج الشامل للنظم، يُطلب من كل الدول المتعاقدة أن تخضع للتدقيق على الأقل مرة خلال فترة ستة أعوام.

٣-٢ ويرتبط العنصر الحرج رقم ٤ بمؤهلات الموظفين الفنية والتدريب. ويشمل ذلك إنشاء الشروط الدنيا للمعارف والخبرات للعاملين الفنيين الذين ينفذون مهام مراقبة السلامة الجوية، وتوفير التدريب المناسب للمحافظة على المؤهلات وتعزيزها على المستوى المطلوب. وينبغي أن يشمل ذلك دورات التدريب الأساسية والمتكررة (المنتظمة).

٤-٢ يتضمن كل استبيان لبروتوكول التدقيق مجموعة شاملة من أسئلة البروتوكول PQs التي تتمتع بقدر كافٍ من المرونة للسماح بإجراء التقييم المناسب لنطاق نشاطات الطيران في الدولة ودرجة تعقيدها. وتُعتبر أسئلة البروتوكول من الأدوات الأساسية المستخدمة في أثناء تنفيذ التدقيق لتقييم مدى قدرة الدولة على مراقبة السلامة الجوية.

٥-٢ تستند أسئلة البروتوكول إلى اتفاقية شيكاغو والقواعد والتوصيات الدولية المرتبطة بالسلامة والتي تنص عليها ملاحق الاتفاقية والإرشادات ذات الصلة بالموضوع. ويرتبط كل سؤال للبروتوكول PQ بعنصر حرج وعندما تُعتبر الإجابة "غير مرضية"، يظهر ذلك في العنصر الحرج المذكور في نتائج التدقيق. ويجب على كل نتيجة من نتائج التدقيق أن تعتمد على الأقل على أحد الأسئلة التي حظيت بالجواب "غير المرضي". ويمكن أن يعتبر الجواب الذي حظي برد "غير مرضي" من الثغرات الملحوظة في التدقيق.

٦-٢ وإذا ما قرأنا الأسئلة التالية PQ 4.025 و PQ 4.033 و PQ 2.053 كمجموعة متكاملة، نفهم أنه يُطلب من الدولة المتعاقدة أن تثبت تمتعها بالموارد الماهرة لتنفيذ مراقبة السلامة تنفيذاً فعلياً. وإن المواد الإرشادية المتعلقة بتدقيق عمليات الطائرة في " دليل إجراءات عمليات التفقيش والترخيص والمراقبة المستمرة" (Doc 8335) تنص على أن مفتشاً جويًا لعمليات الطائرات، على سبيل المثال، ينبغي أن يتمتع بخبرة عملية مكثفة، لا تقل عادة عن خمسة آلاف ساعة كقائد طيار لطائرة نقل جوية مدنية أو عسكرية. وكما يظهر في التقرير الصادر عن نهج الرصد المستمر من ٢٠١٣/١/١ إلى ٢٠١٥/١٢/٣١، فإن كفاءة التنفيذ العالمية للعنصر الحرج (CE-5) وتدقيق عمليات الطيران وإجازة العاملين منخفضة وتمثل شاغلاً من الشواغل.

٧-٢ وتنص الوثيقة عينها (Doc 8335) على انه يطلب من مفتش هيئة الطيران المدني الذي يقوم بعمليات تحقق في تراخيص طياري الخطوط أو الرحلات أن يكون حائزاً شهادة طيار خطوط نقل جوي (ATPL). ويفترض بالأشخاص الساعين الى وظيفة مفتش عمليات الطيران أن يكونوا قد شغلوا مراكز سابقة إما في ادارة العمليات، طيار خطوط وفاحص معين أو كمدرب، أو كطيار حربي حيث يكون من المطلوب توفر خبرة موازية في عمليات النقل الجوي. ويتمشى هذا البيان مع أرقى مؤهلات يمكن ان يتمتع بها الطيار المتمثلة في حيازة شهادة (ATPL).

٨-٢ وبموجب أحكام الملحق الأول للإيكاو "إجازة العاملين"، يُطلب من الطيار أن يكون لديه ١٥٠٠ ساعة طيران لكي يحصل على إجازة ATPL. وتتميز مهمة مفتش سلامة الطيران (ASI) بطبيعة خاصة. فيجب على المسؤول أن يتمتع بالسلطة لتأدية هذه المهام. وإن التدريب اللازم لتنفيذ هذه المهام كمفتش (ASI) ذات طبيعة متخصصة، أي تدريب الفرد ليصبح مفتشاً حكومياً للسلامة. و يتضمن التدريب الأولي لموظفي مفتشي التابعين لسلطة الطيران المدني التدريس القائم على المهارات بالاستناد إلى قواعد سلطة الطيران المدني وإجراءاتها.

٩-٢ ولضمان أن العاملين في المفتشية التابعة لسلطة CAA يحتفظون بالمهارات ويبقون مطلعين على أحدث الطائرات والتجهيزات والتقنيات والإجراءات والتطورات في مجالات اختصاصاتهم، من الضروري أن يحصلوا على التدريب الفني المنتظم. لذلك، ينبغي للمفتشين أن يثبتوا درجة رفيعة من التدريب في أثناء تنفيذهم لمهام المراقبة.

١٠-٢ حالياً، ما من إثبات أن مفتش ASI، والذي لديه أقل من خمسة آلاف ساعة كقائد طائرة، لا يستطيع أن يضطلع بكفاءة بهذه المهام. ومن المسلم به أن سلطات الطيران المدني في الدول النامية، لاسيما في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي، تواجه صعوبات جدية في اجتذاب الموظفين الماهرين والمحافظة عليهم وتحديث مؤهلاتهم. لذلك، فقد تم الاتصال باللجنة الإفريقية للطيران المدني والإيكاو والشركاء في التنمية.

١١-٢ وإن العدد المرتفع لساعات الطيران المطلوبة، أي خمسة آلاف ساعة، والذي لا يرتبط أبداً بكفاءة سلطة الطيران المدني، يُعتبر من العراقيل التي تحول دون تنمية قدرة الدول الأعضاء على اجتذاب الموارد المناسبة والمطلوبة لتنفيذ هذه المهام. لذلك، يقوض هذا الشرط مستوى السلامة وقد يخلق شاغلاً بارزاً في مجال السلامة للدول الأعضاء.

٣- الخلاصة

١-٣ لا يمكن النجاح في تنفيذ حملة "ما من دولة تتخلف عن الركب" والخطة العالمية لسلامة الطيران والخطة الملاحية العالمية إلا إذا ما توافرت لدى الدول الأعضاء الموارد المناسبة. وإن رفع المعايير بصورة غير ضرورية يؤثر سلباً على الدول، ويترك بالتالي الكثير من الدول تتخلف عن الركب.

٢-٣ لذلك، تطالب جنوب أفريقيا بمراجعة قرار استخدام عدد الخمسة آلاف ساعة لقائد الطائرة لغرض تحديد مدى مواعته ليضطلع بمهام مفتش ASI. وفي روح حملة "ما من دولة تتخلف عن الركب"، يُطلب من الإيكاو أن تشكّل مجموعة عمل لتحليل تقرير نهج الرصد المستمر لبرنامج USOAP، مع التشديد على كفاءة تنفيذ مراقبة السلامة، لا سيما العنصر الحرج CE4، وتدقيق ميدان عمليات الطائرات. وينبغي لمجموعة العمل أن توصي، في نهاية المطاف، بعدد مناسب من الساعات المطلوبة كحد أدنى لتأدية مهام مفتش عمليات الطيران في الوثيقة (Doc 8335)، وإحالة المسألة إلى فريق خبراء عمليات الطيران لوضع اللمسات الأخيرة عليه من خلال نظام الإيكاو.

٣-٣ وكتدبير مؤقت، ينبغي عدم استخدام الحد الأدنى للخبرة المطلوبة والبالغ خمسة آلاف ساعة كقائد طيار، كمعيار لتحديد مدى كفاءة الطيار لكي يضطلع بمهمة مفتش ASI، و بالتالي تحديد مستوى فعالية سلطة الطيران المدني.

- انتهى -