



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣: برامج التدقيق — نهج الرصد المستمر

الكفاءات المطلوبة للهيئات المفوضة

(مقدمة من بيرو، وبرعاية الدول التالية الأعضاء في إقليم أمريكا الجنوبية والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)^٢

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه على الجمعية العمومية مقترحاً لتوحيد المعايير التي يستخدمها مدققو صلاحية الطائرات للطيران في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) المكلفون بمهمة استعراض مؤهلات وخبرة مفتشي صلاحية الطائرات للطيران الذين تُفوض إليهم سلطة بموجب اتفاق موقع من جانب إحدى الدول مع دول أخرى واقعة في إقليمها.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

العمل على ضمان حفاظ مدققي برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) على معايير موحدة وموضوعية لدى معالجة أسئلة البروتوكول (PQs) المتشابهة، من خلال مراعاة جميع وثائق الإثبات المقدمة من الدولة، بالإضافة إلى الأثر المحتمل على المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSO).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الأثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	<ul style="list-style-type: none"> سؤال بروتوكول نهج الرصد المستمر ٥-٣٧. "دليل صلاحية الطائرات للطيران" (Doc 9760)

١ قدمت بيرو النسخة الإسبانية

٢ بيليز وبوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا واكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا.

١- المقدمة

١-١ بما أنّ قطاع الطيران الدولي معولم للغاية، فقد أصبحت مؤسسات الصيانة كيانات عابرة للحدود، وبالتالي فهي تخضع للمراقبة والإشراف من جانب الهيئات التنظيمية في العديد من الولايات القضائية بالنظر للمؤهلات العديدة التي حصلت عليها. وقد أدّى ذلك إلى طفرة في الأنشطة الإشرافية، وبالتالي فإن التدقيق هو جانب حاسم من جوانب مراقبة السلامة ولكن تكاثره لا يؤدي بالضرورة إلى رفع مستوى السلامة. لذلك فقد نظرت الدول في وسائل أخرى أكثر فاعلية لممارسة المراقبة.

٢-١ وعليه، فقد تمّ تطوير آليات التعاون الإقليمي في ظلّ المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) بواسطة اتفاق التعاون الفني متعدد الجنسيات بشأن مؤسسات الصيانة المعتمدة (AMOs) LAR 145 الذي وقّعت عليه ١١ دولة من أصل الدول الأعضاء في المنظومة وعددها ١٢ دولة.

٣-١ وقد وُضعت وثائق داعمة لاتفاق التعاون الفني متعدد الجنسيات بشأن مؤسسات الصيانة المعتمدة (AMOs) LAR 145، مثل "الدليل بشأن ترخيص المفتشين متعددي الجنسيات"، الذي يحدد الكفاءات المطلوبة من جانب الموظفين ليصبحوا مفتشين متعددي الجنسيات، ويجب أن يكون لدى هؤلاء خبرة عمل لا تقلّ عن خمس (٥) سنوات في إدارة الطيران المدني (CAA) ويجب أن يكونوا قد شاركوا في عمليات تفتيش في السنوات الثلاث (٣) الأخيرة.

٤-١ وبالإضافة إلى ذلك، يشير "دليل مفتشي صلاحية الطائرات للطيران" (MIA) إلى شروط الخبرة التي يجب أن تستوفيها الدولة لتعيين موظفي الهندسة والصيانة الفنيين.

٥-١ وأثناء تدقيق نهج الرصد المستمر لعام ٢٠١٨، صدر استنتاج بشأن سؤال البروتوكول ٥-٣٧ فيما يتعلّق بتفويض الوظائف إلى دولٍ أخرى في الإقليم في إطار اتفاق التعاون الفني متعدد الجنسيات بشأن مؤسسات الصيانة المعتمدة (AMOs) LAR 145، وهو اتفاق يديره الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP) (منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية RSOO)؛ وقيل إن المفتشين متعددي الجنسيات التابعين للدول الأخرى، الذين كانوا يمارسون المراقبة على مؤسسات الصيانة المتعددة الجنسيات بموجب الاتفاق، لم يتمتعوا بخبرة عمل سابقة في القطاع وبالتالي فهم يفتقرون إلى الكفاءة للقيام بمهمة المراقبة.

٢- التحليل

١-٢ لقد صاغت دول إقليم أمريكا الجنوبية شروط مؤهلات الموظفين وخبرتهم وهي تتنوع في هذا الإطار سياسةً لضمان حياة الموظفين على إجازة أو شهادة في الطيران وخضوع الموظفين الفنيين كافةً لتدريب يشمل تدريب أولي وتدريب متخصص أو متقدّم وتدريب أثناء العمل (OJT) ومن حين إلى آخر. وبالإضافة إلى ذلك، أنشأت شروطاً مثل التدريب المتعلّق بالوظيفة للموظّفين الفنيين ومناهج تدريب. وبنتيجة ذلك، يمكن فقط للموظّفين الذين أتمّوا بنجاح التدريب المناسب القيام بوظائف مفتش صلاحية الطائرات للطيران.

٢-٢ وقد نظر الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP) في شروط الكفاءة، وهو بالتالي يشترط أن يتمتع المفتش متعدد الجنسيات بخبرة لا تقلّ عن خمس (٥) سنوات في إدارة الطيران المدني (CAA) وأن يكون قد شارك في عمليات تفتيش في السنوات الثلاث (٣) الأخيرة.

٣-٢ ولطالما كان مفتشو صلاحية الطائرات للطيران تقليدياً خبراء فنيين متخصصين يتمّ توظيفهم من قطاع الطيران حيث يمكن أن يكونوا قد شغلوا وظائف مشرفين. ومع ذلك، فقد اعتبرت الإيكاو أنه يجب على المديرات العامة للطيران المدني تعيين والحفاظ على توازن جيد لمفتشي إدارة الطيران المدني لضمان عدم المساس بمستويات السلامة.

٤-٢ ومن المهمّ فهم أنّ الموظفين الفنيين المعيّنين من إدارة الطيران المدني يحملون دائماً إجازة في ميكانيك الطائرات والمحركات. ولكن بما أنّ مهندسي الطائرات أو المهندسين ذوي التخصصات ذات الصلة يتم منحهم شهادة أكاديمية في نهاية دراساتهم، فإنهم مؤهلون ولا يحتاجون بالضرورة إلى إجازة لأداء مهام الطيران.

٥-٢ يضمن ما سبق أنّ موظفي الصيانة الفنية المعيّنين للعمل في إدارة الطيران المدني قد اكتسبوا خبرة سابقة في هذا المجال. ومع ذلك، إذا قرّرت إدارة الطيران المدني تعيين مهندس طائرات متخرج حديثاً، فمن الواجب تزويده/تزويدها بالتدريب والممارسات المطلوبة من أجل اكتساب الخبرة اللازمة لأداء مهام التفتيش والترخيص والمراقبة فيما بعد.

٦-٢ يعالج القسم ٤-٥-٤ من الفصل الرابع من الجزء الثاني من وثيقة الإيكاو Doc 9760 "دليل صلاحية الطائرات للطيران" مسألة مفتشي شعبة صلاحية الطائرات للطيران (AID) الذين يتأهلون عبر الدراسات الأكاديمية، إذ ينصّ على ما يلي:

٤-٥-٤ تأهيل مفتشي شعبة تفتيش صلاحية الطائرات للطيران بناء على الدراسة الأكاديمية

٤-٥-٤-١ من الناحية المثالية يجب أن يكون مفتش شعبة تفتيش صلاحية الطائرات للطيران مؤهلاً بقدر تأهيل الموظفين المراد تفتيشهم أو الإشراف عليهم. وهذا يقوم به عادة مفتشون لهم خبرة سابقة في الهندسة أو صيانة الطائرات. وقد تكون هناك مناسبات يكون فيها نقص في مثل هؤلاء المفتشين المؤهلين لشعبة تفتيش صلاحية الطائرات للطيران، كما ورد وصف ذلك في الفقرة ٤-٥-٣. وكبديل، وعلى أساس كل حالة على حدة، يمكن اعتبار مفتشي شعبة تفتيش صلاحية الطائرات للطيران مؤهلين بمجرد إتمام دورة دراسية بنجاح في دراسات أكاديمية للطيران بمؤسسة تدريب أو جامعة معتمدة ومعترف بها.

٤-٥-٤-٢ لأداء هذه الواجبات بشكل ملائم من الأهمية بمكان أن يخضع هؤلاء المفتشون الجدد لبرنامج تدريب فني شامل أثناء الخدمة يزود المفتش بالخبرة والتجربة والمهارات اللازمة للقيام بالمهام المطلوبة من مفتش شعبة تفتيش صلاحية الطائرات للطيران. ويجب أن ينضم المفتش الجديد إلى مفتش له خبرة بما يضمن إنجاز التدريب أثناء الخدمة وتوثيقه. ومفتشو الشعبة الذين يمتلكون مؤهلات أكاديمية وتعوزهم الخبرة السابقة في صيانة الطائرات لا يعينون إلا في ظروف استثنائية.

٧-٢ وبالنظر لما تقدّم، من المفهوم أنّ الوثيقة Doc 9760 تنصّ على سيناريوهين لحالتين محددتين ألا وهما (أ) الوضع المثالي، و(ب) الظروف الاستثنائية.

٨-٢ وفي سيناريو الوضع المثالي، يمكن اعتبار مفتشي شعبة تفتيش صلاحية الطائرات للطيران مؤهلين إذا أتموا بنجاح الدورات الدراسية ذات الصلة في مجال الطيران في مركز تدريب أو جامعة معتمدة ومعترف بها؛ وبالتالي يُعتبر أولئك الذين يستوفون الشروط المشار إليها أعلاه مؤهلين للتوظيف في ظلّ سيناريو الوضع المثالي. ويوفّر القسم ٤-٥-٤-٢ وسيلة لتعزيز عمل الموظف المؤهل في ظلّ القسم ٤-٥-٤-١، من خلال إلقاء الضوء على أهمية المشاركة في برنامج تدريب فني شامل أثناء العمل يكتسب من خلاله المفتش الخبرة للتمكّن من القيام بالمهام المطلوبة في الوظيفة.

٩-٢ ويتعلّق السيناريو الثاني بحالة استثنائية وغير عادية حيث يمكن تعيين المفتشين الذين يملكون مؤهلات أكاديمية فقط وتعوزهم الخبرة السابقة في العمل كموظفين مؤهلين.

٣- استنتاج عملية تدقيق نهج الرصد المستمر في عام ٢٠١٨

١-٣ أثناء عملية تدقيق نهج الرصد المستمر (CMA) في دولة بيرو في أغسطس ٢٠١٨، صدر استنتاج لا يعترف بكفاءة مهندسي الطيران أو الموظفين المعيّنين من دول أخرى الذين كانوا يقومون، بالاستناد إلى اتفاق التعاون الفني متعدد

الجنسيات بشأن مؤسسات الصيانة المعتمدة (AMOs) LAR 145، بممارسة الإشراف على مؤسسات مُنحت شهادات من دول أخرى موقعة على الاتفاق.

٢-٣ وفي فبراير ٢٠١٩، قدّمت دولة بيرو وثائق إثبات وفقاً للوثيقة Doc 9735، "دليل الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"، مع الإشارة إلى الإرشادات الواردة في الوثيقة Doc 9760 التي تتيح لموظفي الدولة المعيّنين من حملة الشهادات الجامعية ممن تلقوا بعد ذلك التدريب في إطار برنامج تدريب شامل أثناء العمل إمكانية القيام بوظائف التفتيش والترخيص والمراقبة. وبعد التقييم من جانب قسم تدقيق مراقبة السلامة والملاحة الجوية في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (OAS)، اعتُبر أنّ الادعاء لا أساس له من الصحة، وتمّ الإبقاء على الاستنتاج، وبقيت حالة سؤال البروتوكول ٥-٣٧ غير مرضية.

٣-٣ وكما يمكن الملاحظة، من خلال تعيين موظفين من حملة الشهادات الجامعية والخاضعين فيما بعد للتدريب في إطار برنامج تدريب شامل، فإنّ دولة بيرو يغطّيها سيناريو الوضع المثالي الذي تنصّ عليه الوثيقة Doc 9760، وبالتالي، يُستنتج أنّ لديها موظفين مؤهلين.

٤- الآثار المتأتية عن إصدار استنتاجات بدون الامتثال لمعايير التدقيق

١-٤ يجب على جميع المدققين الحفاظ على الموضوعية والمعايير المحددة في إجراءات برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، من خلال تقييم جميع وثائق الإثبات المقدّمة من الدولة كما يجب أن يفهموا الآثار المتأتية عن إصدار أسئلة البروتوكول غير المرضية خطأً ما سيقوض قرارات الإيكاو بشأن الأعمال التي أنجزتها المنظّمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) وفي ظلّ اتفاقات وقّعت عليها الدول في أحد الأقاليم.

٢-٤ ومن شأن سؤال البروتوكول غير المرضي وفقاً للمعنى المشار إليه في الفقرة السابقة المساس بالاتفاقات الموقعة من جانب الدول من خلال تقويض مصداقية المنظّمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وإضعاف الاعتراف بها كألية ذات كفاءة توفّر للدول مراقبة فعالة للسلامة.

٥- الاستنتاج

١-٥ الجمعية العمومية مدعوة إلى حتّ مدققي برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) على الحفاظ على معايير موحّدة وموضوعية لدى معالجة أسئلة البروتوكول (PQs) المتشابهة، مع مراعاة جميع وثائق الإثبات المقدّمة من الدولة، بالإضافة إلى الأثر المحتمل على المنظّمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS)، وهي آلية تروّج لها الإيكاو لأغراض ذات صلة مباشرة بمعالجة مواطن القصور التي تعاني منها دولها الأعضاء في مجال السلامة.