



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقا لنهج الرصد المستمر

استدامة الجهاز الحكومي الفعال لمراقبة السلامة الجوية
كهدف وطني وفي إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية
وفقا لنهج الرصد المستمر (USOAP - CMA)

(مقدمة من فنزويلا وبرعاية دول إقليم أمريكا الجنوبية الأعضاء في الإيكاو
ودول لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) التالية^٢)

الموجز التنفيذي

تحدد ورقة العمل هذه التحديات والاستراتيجيات الخاصة باستدامة الأجهزة الحكومية لمراقبة السلامة الجوية المدمجة في برنامج السلامة الوطني (SSP)، والتي ينبغي مراعاتها عند وضع استراتيجيات تحسين السلامة العالمية للحصول على الدعم بناء على النتائج الإيجابية للتنفيذ الفعال للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والمساهمة في تحقيق الأهداف المتعلقة بالتنفيذ الفعال لبرامج السلامة الوطنية وفقا للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP).

الإجراءات: تدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) أن تحيط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛
ب) أن تراعي هذه الاعتبارات عند وضع وتطبيق الاستراتيجيات والأنشطة المنفذة في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) من أجل التنفيذ الفعال لهذه الخطة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "السلامة".
الأثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	

^١ قدمت فنزويلا النسخة الإسبانية.

^٢ بليز وبوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي.

١- المقدمة

١-١ إن استدامة الجهاز الحكومي لمراقبة السلامة الجوية (SSO) من شأنه تحقيق الأهداف والآثار الإيجابية في مجال السلامة والتنمية المستدامة بعد إنشائه تعتبر أحد التحديات التي تحظى باهتمام الدول.

٢-١ وقد زادت حدة هذا القلق بشكل متناسب مع إنشاء برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، والذي تم تنفيذه لأول مرة في الدول من خلال عمليات تدقيق منتظمة وإلزامية ومنهجية ومتناسقة بموجب الملحق الأول "إجازة العاملين" والملحق السادس "تشغيل الطائرات" والملحق الثامن "صلاحية الطائرات للطيران"، وتم توسيع نطاق هذا البرنامج لاحقاً ليشمل الملاحق المتبقية المتعلقة بالسلامة في إطار النهج الشامل للنظم (CSA)، كما اتخذ البرنامج في وقت لاحق شكل نهج الرصد المستمرة (CMA).

٣-١ وقدمت النتيجة التي تم الحصول عليها إطاراً مرجعياً أولاً قابلاً للقياس للجهاز الحكومي لمراقبة السلامة الجوية (SSO) من خلال العناصر الحاسمة (CEs) الثمانية والتعليمات بشأن المجالات الحيوية أو نقاط الاهتمام التي يجب اعتبارها جزءاً من القدرة على مراقبة السلامة.

٤-١ وعقب تحديد الروابط بين العناصر الحاسمة الثمانية لجهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية (SSO) والعناصر المفصلة في إطار برنامج السلامة الوطني (SSP)، تم اقتراح واعتماد تعديل الملحق التاسع عشر "إدارة السلامة"، بحيث تصف العناصر الحاسمة (CEs) المدرجة في جهاز وطني لمراقبة السلامة الجوية بوصفها عناصر لإطار برنامج السلامة الوطني.

٢- الاعتبارات بشأن المسار إلى استمرارية العناصر الحاسمة للجهاز الحكومي لمراقبة السلامة (SSO CEs) المدرجة في إطار برنامج السلامة الوطني (SSP)

١-٢ بفضل النتائج المحققة والتقدم المحرز في عمليات التدقيق المنسقة للإيكاو وزيارات التحقق تمكنت الدول من وضع الأسس الأولية لأجهزتها الحكومية لمراقبة السلامة الجوية وبالتالي التطوير الأولي لعناصر أطر برامج السلامة الوطنية.

٢-٢ ويتم اتباع نهج إلزامي فيما يخص النتائج التي المحصل عليها، حيث يتم تقييمها من حيث "الإنجاز" عند تقييم النشاط المعني، وليس من حيث "الأداء"، والذي من شأنه أن يقيس باستمرار العنصر الحاسم ويحقق نتائج ملموسة في مجال السلامة فيما يتعلق بالحفاظ على الإنجاز المذكور.

٣-٢ ولا يمكن مقارنة النتائج بين الدول التي لديها نفس مستوى التنفيذ الفعال الذي بموجبه، عند تطبيق مبدأ الحجم، توجد مجموعات من الدول المعقدة الرئيسية، بينما يعتبر بعض هذه الدول متوسط الحجم وأقل تعقيداً، والبعض الآخر صغيراً. ولا تراعي المعايير المرتبطة بقبول أسئلة بروتوكول (PQs) التدقيق هذا المعيار.

٤-٢ ويجب اختيار التحسين في مستوى تنفيذ الدولة المعنية كهدف من أهداف برنامج السلامة الوطني (SSP)، وقياس التنفيذ الفعال بوصفه مؤشراً لأداء السلامة (SPI) واعتبار القيمة المحققة لهذا التنفيذ النقطة المرجعية لهدفي برنامج السلامة الوطني (تحسين أو صيانة مستوى مقبول).

٥-٢ وينبغي أن ينطوي تحقيق هذه الغاية ومؤشر أداء السلامة (SPI) وأن تنطوي هذه الأهداف على تأثير إيجابي على أهداف برنامج السلامة الوطني (SSP) الأخرى المرتبطة بالنتائج.

٦-٢ وسيتم تناول استدامة العناصر الحاسمة (CEs) التي وضعتها الدول وفقاً لهذه الشروط في ضوء أهداف الدولة بدلاً من تلبية الالتزامات بموجب البرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية (USOAP).

٧-٢ ولتحقيق استدامة العناصر الحاسمة للأجهزة الحكومية لمراقبة السلامة الجوية (SSO CEs) المدرجة في إطار برنامج السلامة الوطني (SSP)، تعتبر عمليات التدقيق الداخلي للدول آلية مفيدة لتغطية برامج السلامة الوطنية عند تقييم أداء السلامة في الدول.

٨-٢ أما نتائج التدقيق الداخلي، المدعمة وفقاً لأدوات التقييم مثل بروتوكولات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والتطبيق التكميلي لأدوات تقييم الأداء (خصائص مخاطر الدولة، وتقييم أداء الإدارة، وما إلى ذلك) فينبغي أن تحدد بفعالية المشاكل/الشواغل في مجالات وعناصر الدولة، وكذلك أولويات تخصيص موارد الدولة (مدفوعة بالمخاطر المحتملة الكامنة جزئياً أو عدم الإنجاز كلياً).

٩-٢ وفيما يخص استدامة الجوانب التنظيمية والإجراءات ومساعدات العمل لسطات الطيران المدني، فإن النماذج التي تلبي هذه الاحتياجات متاحة حالياً في الأطر والوثائق التنظيمية البديلة. فمثلاً، تعتمد دولة فنزويلا على تنسيق اللوائح التنظيمية النموذجية للطيران في أمريكا اللاتينية (LAR) الصادرة عن إقليم أمريكا الجنوبية للإيكاو من خلال النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP).

١٠-٢ وفيما يتعلق باستدامة ممارسة كل وظيفة من وظائف السلامة، يجب أولاً تحديد كفاءات الموظفين بشكل جيد ويجب تحديد مجموعات المهارات والمعارف والقدرات المحددة. وبالتالي يتم الوفاء بالاحتياجات التدريبية وترتيب أولوياتها في خطط المنظمات للتدريب بشكل أكثر كفاءة. ويجب مواصلة التشجيع على الأنشطة التعاونية في مجال التدريب التي تتيح فرصاً لتبادل المعارف والخبرات من خلال مكاتب الإيكاو الإقليمية والدول وقطاع الطيران. ويجب أن تحدد كل دولة ومعها قطاع الطيران لديها أهداف التدريب وتوجيه المدربين، كعناصر مضاعفة، من أجل ضمان الاستمرارية في تدريب الموظفين الحاليين والموظفين الجدد. وكوسيلة للمساعدة على الحصول على نتائج مواتية لأهداف السلامة، من المهم وضع وتطبيق آليات تضمن الفعالية في الدروس التي يتم تدريسها للموظفين التشغيليين.

١١-٢ وتم دعم الاستدامة في تطبيق عمليات الترخيص والمراقبة على مر السنين من خلال أدوات التخطيط والرصد والمراقبة القابلة للتكيف مع واقع الحياة في كل مؤسسة ودولة وقطاع طيران مما عزز إدارة السلامة من خلال استخدام الرؤية الأولية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs). وبعد تنفيذ برنامج السلامة الوطنية (SSP)، وبمجرد وضع العناصر الحاسمة (CEs) وتنفيذها من البداية، من المهم بمكان جمع وتحليل النتائج والبيانات والمعلومات الخاصة بعملية محددة من أجل تحديد التحسينات التي تم تحقيقها أو المجالات الحاسمة أو ذات الاهتمام بالنسبة للسلامة والتهديدات وما يتصل بها من مخاطر ترتبط بالسلامة، والتي من شأنها أن تسهم في اتخاذ القرارات استناداً إلى البيانات والمعلومات.

١٢-٢ ويجب أن يُنظر إلى إثبات إنجاز التنفيذ الفعال وفقاً للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وآليات التدقيق الداخلي في إطار برنامج السلامة الوطني (SSP) لكل دولة من الدول على أنه "وسيلة وليس غاية" في تحسين مستوى السلامة.