



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

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

عمليات تدقيق خاصة بنظام التحقيق في الحوادث
وتقديم نتائجه منفصلةً عن غيره من نطاقات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

(ورقة مُقدّمة من قطر)

الموجز التنفيذي

يساعد البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) الدول في تحديد نقاط القوة والضعف والمجالات التي تحتاج إلى تحسين في نظام مراقبة السلامة لديها، كما يوفر للإيكاو والدول منظوراً عاماً، ومقاييس وتقييمات مفصلة، لدعم الأنشطة والقرارات الوطنية والإقليمية والعالمية.

وفي كل عملية تدقيق في إطار البرنامج العالمي يتم تقييم نظام سلامة الطيران المدني للدولة. في المقام الأول، يجري تناول نظام مراقبة السلامة التابع لسلطة الطيران المدني، وكذلك هيئة التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات بالدولة، وهي هيئة تشترط للإيكاو أن تكون مستقلة تماماً.

ومع ذلك، فإن نتائج التحقيق المستخلصة في نطاق هيئة التحقيق في الحوادث تُقدّم مع النتائج المستخلصة في مجال مراقبة السلامة، فتُدمج نتائجهما معاً بغية الحصول على نتيجة شاملة توضح درجة التنفيذ الفعّال. ويؤدي خلط النتائج هذا إلى حجب أداء كل كيان من الكيانات المستقلة، ويجعل من الصعب استخدام النتائج المدمجة في معالجة مواطن القوة والضعف في كل كيان مستقل. فتحقيق درجة أداء عالية يكون سببها في المقام الأول فعالية التنفيذ في نطاقات مراقبة السلامة قد يخفي حقيقةً تدني أداء هيئة التحقيق في الحوادث، على المستوى العالمي، وبالتالي يتطلب الأمر مزيداً من الاهتمام من جانب الإيكاو.

ومن ثمّ، فإن إجراء تدقيق مستقل في نطاق هيئة التحقيق وتقديم نتائجه بصورة مستقلة من شأنه أن يجسّد على نحو أفضل الوضع الحالي لهيئة التحقيق، وأن يوضح مدى الحاجة إلى إيلاء عناية محددة، مشفوعةً باتخاذ إجراءات ملائمة، بغية تطوير أداء هيئة التحقيق في حوادث الطائرات وإرساء استقلاليتها الكاملة بشكل فعّال. كما يؤكد على أهمية النتائج الشاملة للتحقيقات المستقلة لتحسين السلامة.

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى توجيه المجلس إلى ضمان ما يلي:

(أ) إجراء عمليات التدقيق التي تقوم بها الإيكاو لأنظمة التحقيق في الحوادث في الدول بشكل مستقل عن النطاقات

الأخرى في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛

(ب) تقديم النتائج الإحصائية الخاصة بهيئة التحقيق بشكل منفصل عن نتائج النطاقات الأخرى.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.

الأهداف
الاستراتيجية:

الآثار المالية:	لا حاجة إلى موارد مالية إضافية.
المراجع:	الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" الوثيقة (Doc 9756) - "دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الجزء الأول - التنظيم والتخطيط" الوثيقة (Doc 9735) - "دليل الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"

١ - معلومات أساسية

١-١ يقدم البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بيانات ومعلومات قيمة للدول لتحديد نقاط القوة والضعف والمجالات التي تحتاج إلى تحسين في نظام مراقبة السلامة لديها. كما أنه يوفر للإيكاو وللدول نظرة عامة، ومقاييس وتقييمات مفصلة عن الأوضاع الوطنية والدولية لدعم الأنشطة والقرارات الوطنية والإقليمية، وأنشطة وقرارات الإيكاو.

٢-١ وتغطي عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي حالياً ثمانية نطاقات، هي التالية:

(أ) التشريعات؛

(ب) التنظيم؛

(ج) إجازة العاملين؛

(د) عمليات الطائرات؛

(هـ) صلاحية الطائرات للطيران؛

(و) التحقيق في الحوادث؛

(ز) خدمات الملاحة الجوية؛

(ح) المطارات.

٣-١ وتتضمن نتائج التدقيق تفاصيل إحصائية تدمج النتائج المستخلصة من جميع النطاقات.

٢ - المناقشة

١-٢ تتعلق غالبية أسئلة البروتوكول في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بصورة مباشرة بطريقة تنظيم هيئة الطيران المدني وأنشطتها. والاستثناء الرئيسي هو نطاق التحقيق في حوادث الطائرات.

٢-٢ بيد أن المتوقع أن تكون السلطة المعنية بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات مستقلة استقلالاً تاماً عن بقية هيئات مراقبة الطيران بالدولة، كما أكد ذلك الملحق الثالث عشر بالاتفاقية - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"،

والتعديل رقم (١٥)، وكذلك في التحديث الذي صدر لاحقاً للوثيقة (Doc 9756)، "دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، الجزء الأول - "التنظيم والتخطيط". بالإضافة إلى ذلك، تتضمن التعاريف الواردة في الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" مزيداً من التأكيد على أن هيئة التحقيق ليست جزءاً من نظام مراقبة السلامة.

٣-٢ ومع ذلك، يجري تدقيق أنشطة هيئة التحقيق كجزء من البرنامج العالمي، وتضمن نتائجه في التقرير الشامل، مع نتائج النطاقات الأخرى، وصولاً إلى تمثيل إحصائي واحد لمستوى التنفيذ الفعال (EI).

٤-٢ ولا تعطي هذه النتائج المختلطة القادة السياسيين رؤية واضحة لنقاط القوة والمجالات التي تحتاج إلى تحسين في نظام مراقبة سلامة الطيران في دولهم؛ كما أنها لا تمنح المسؤولين في سلطات الطيران المدني الدعم اللازم لاتخاذ القرارات المناسبة لتعزيز نظمهم وعملياتهم وتحسينها.

٥-٢ وتعطي هذه التقارير المجمعة أيضاً انطباعاً بأن الإيكاو لا تزال تنظر إلى هيئة التحقيق في الحوادث باعتبارها جزءاً من نظام مراقبة سلامة الطيران، وهو ما يتعارض مع أحكام الملحق التاسع عشر والمراجع الأخرى المذكورة أعلاه.

٦-٢ وقد أكملت بالفعل عمليات تدقيق مستقلة في هيئات التحقيق بشكل منفصل عن النطاقات الأخرى في العديد من الدول بدون أي مشكلة.

٧-٢ وقامت الإيكاو بالفعل بفصل نطاق الأمن (الذي تقوده سلطة الطيران المدني في العديد من الدول) عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وذلك من خلال إنشاء البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP). ويتيح هذا الفصل للدول أن ترى بوضوح حالة أنظمة الرقابة الأمنية الخاصة بها، وأن تقوم بإجراء مقارنات ملائمة مع نتائج عمليات تدقيق مراقبة السلامة، فتستخلص بالتالي من الدروس ما يحسن كلا النشاطين.

٨-٢ إن التدقيق المستقل و/أو تقديم نتائج التدقيق في ما يخص هيئة التحقيق بصورة منفصلة عن النطاقات الأخرى في إطار البرنامج العالمي (USOAP) يعكس بشكل أفضل الوضع الحالي لأنظمة التحقيق في حوادث الطائرات. ومن شأنه أن يؤكد على أهمية هيئة التحقيق في حوادث الطائرات وتماثل استقلاليتها. ويساعد ذلك السلطات العليا في الدول على الاعتراف بدور هيئة التحقيق واتخاذ القرارات المناسبة التي تكفل فعالية تطويرها.

٩-٢ وفي حال اعتمد الإجراء المقترح، فسوف لن يتطلب الأمر إلا تنقيح بعض أسئلة البروتوكول التشريعية والتنظيمية لاستبعاد الجوانب المتعلقة بهيئة التحقيق، ونقل تقييم هذه الجوانب إلى الاستبيان الخاص بهيئة التحقيق.

- انتهى -