



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٩ من جدول الأعمال: السلامة في مجال الطيران-الرصد والتحليل

تحديد الإجراءات التي يتعين على الدول اتخاذها من أجل تنفيذ

الملحق التاسع عشر

(ورقة مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة شواغل الجمهورية الدومينيكية إزاء مسار العمل الذي تتوقع منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) أن تتبعه الدول فيما يتعلق بالمرحلة الأولى من تنفيذ الملحق التاسع عشر. وتتطوي هذه المرحلة الأولى على توحيد القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بإدارة السلامة. لذا، فإنّ من شأن تقديم التوضيحات الملائمة لهذه المسألة أن يوفّر على الدول بذل الجهود و/أو الموارد عند اتخاذ القرارات بشأن كيفية تنفيذ الملحق التاسع عشر الجديد.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام أن:

- تُجري تحليلاً للمعلومات الواردة في هذه الورقة؛
- تؤيّد أحد مسارات العمل الواردة في الفقرة ٣-١ من هذه الورقة؛
- تطلب وضع دليل للتوجيه على كيفية تنفيذ الملحق التاسع عشر.

الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتعلق بالسلامة.
الآثار المالية:	لا تتطبق.
المراجع:	* الوثيقة 9935 Doc، تقرير المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠ * * الوثيقة 9859 Doc، Safety Management Manual (SMM) * * الوثيقة 10004 Doc، الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) * * الوثيقة SL AN8/3-13/30، اعتماد الملحق التاسع عشر الوثيقة 8335 Doc، دليل إجراءات عمليات التفقيش والترخيص والمراقبة المستمرة * مراجع أساسية.

١- المقدمة

١-١ نوّد في البداية التتويه بالعمل الممتاز الذي قام به فريق الخبراء المعني بإدارة السلامة حيث قدّم، عن طريق لجنة الملاحة الجوية، الملحق التاسع عشر إلى المجلس لكي يعتمده. ومما لا شك فيه أنّ هذا الملحق قد جسّد روح الاستنتاج ٥/٢ والتوصية ٥/٢ الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة الذي عُقد في عام ٢٠١٠.

٢-١ وقد طُلب من فريق الخبراء توحيد الأحكام السارية المعنية بالمسؤوليات الوظيفية وبعمليات إدارة السلامة، والموجودة في القواعد القياسية ذات الصلة بإدارة السلامة ضمن جميع الملاحق. وكُلّف فريق الخبراء أيضا بإعداد الأحكام الجديدة التي اعتُبرت ضرورية لتسهيل تنفيذ برامج الدول في مجال السلامة وتطبيق نظم إدارة السلامة من جانب المُشغلين ومقدمي الخدمات.

٣-١ وقد أوصت لجنة الملاحة الجوية باعتماد عملية تتألف من مرحلتين اثنتين: المرحلة الأولى وهي تقتصر على توحيد القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية السائدة وإعادة تنظيمها؛ والمرحلة الثانية التي يتم فيها استعراض أحكام إدارة السلامة لتحديد ما إذا كان ينبغي إجراء تعديلات.

٤-١ وخلال مرحلة المشاورات، أوصت بعض الدول، كما جاء في الفقرة ٣-٢-٢ من الوثيقة C WP/13935 وعلى حدّ ما ورد في العرض المُقدّم إلى المجلس من لجنة الملاحة الجوية بشأن كتاب المنظمة AN 8/3-12/42، بأن يكون نشر الملحق التاسع عشر مصحوبا بخطة للتنفيذ المرحلي تخدم أغراض تفسير هذا الملحق وتنفيذه. وإلى حد الآن لا نعلم إن كان هذا الدليل قد وُضع أم لا.

٢- التحليل

١-٢ لما كان القرار القاضي باعتماد الملحق التاسع عشر يهدف بالأساس، وفي مرحلته الأولى، إلى توحيد القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بإدارة السلامة، فإنّه يمكن الاستنتاج بأنّ المنظمة ستنتظر إلى أن تتخذ الدول إجراءات لتعديل لوائحها الوطنية وتشعر في عملية لتوحيد لوائحها المتعلقة بإدارة السلامة.

٢-٢ ومن ناحية أخرى، إذا اعتبرنا أن المرحلة الأولى تقتصر على توحيد القواعد والتوصيات الدولية فإنّ الدول التي أخذت بفضل هذه العملية بالقواعد والتوصيات التي تشكل الملحق الجديد، ستكون غير ملزمة بتغيير أو تعديل أي من لوائحها. وليس عليها حينها إلا ملء قائمة التفقّد التي يتضمنها الملحق، وذلك حالما تكون جاهزة.

٣-٢ أمّا مختلف مسارات العمل المُبيّنة في الفقرتين ١-٢ و ٢-٢ فلها تبعات مختلفة جدا عندما يتعلق الأمر بتنفيذها عمليا، وذلك لأنّ تطبيق مسار العمل الأول يقتضي تعديل اللوائح الوطنية ووضع لائحة جديدة. وهذا يعني أنه سيتعيّن على المُشغلين الجويين أن يغيّروا منذ البداية أدلتهم ورسائل الامتثال التي يقدّمونها في المرحلة الثانية من عملية الترخيص للحصول على شهادة المشغل الجوي، وذلك على حد ما ينص عليه الجزء الثالث من الوثيقة Doc 8335، دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة، في الفقرة ٤-١ "مرحلة تقديم الطلب الرسمي"، ومن أجل الامتثال بعد ذلك لأحكام الفقرة ٥-١ "مرحلة تقييم الوثائق".

٤-٢ وعلى العكس من ذلك، لا يترتّب على الدول التي أدرجت هذه الشروط في لوائحها الوطنية السارية ولا على مُشغلها أيّ من هذه الالتزامات في إطار مسار العمل الثاني.

٥-٢ ومما حفزنا أيضا على تقديم هذه الورقة أنّ الخطة العالمية للسلامة الجوية تطلب إلى الدول التي لديها نُظْمٌ ناضجة في مجال مراقبة السلامة أن تشرع في التّنفّيز الكامل لبرامجها المتعلقة بالسلامة. ونحن ندرك، علاوة على ذلك، أنّ الإيكاءو ستستعمل كمعيار لرصد التّنفّيز مؤشرا بشأن فعالية التّنفّيز في حدود ٦٠ في المائة أو أكثر، وهو ما ينطبق بالفعل على حالتنا. وبما أنّ هناك أيضا في الوقت الراهن عملية جارية لتعديل استبيان نشاط الدولة في مجال الطيران وتعديل الأسئلة البروتوكولية، وحيث أنّه سيتم وضع مواد إرشادية تفصيلية لفائدة مدققي البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، فإننا نعتقد أنّ الوقت قد حان لكن نُعرب عن شواغلنا ونقدّم مقترحنا ونطلب إدراج القرار المعتمد في هذه الأدلة.

٦-٢ ومن الواضح بالنسبة إلينا أنّ مساريّ العمل كليهما يُعتبر ملائما، ولكننا نودّ أن نكفل عدم فسح المجال في المستقبل للاستتساب عند تحديد ما إذا كان أحدهما مقبول أو غير مقبول خلال عملية من عمليات التدقيق.

٣- الإجراء المقترح

١-٣ يُرجى من الجمعية العمومية أن تقرّ أحد الخيارات التالية أو أن تسلّم به فيما يتعلق بمسار العمل الذي سينتهجه الأعضاء خلال عملية تنفيذ الملحق التاسع عشر:

(أ) اعتبار اللوائح الوطنية للدول بمثابة تنفيذٍ للملحق التاسع عشر إذا كانت تتضمّن القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في هذا الملحق، وإذا كان من الممكن التّحقّق من ذلك بواسطة قائمة التّفقّد المدرجة بالملحق؛

(ب) ضرورة أن تقوم الدول بتوحيد القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بإدارة السلامة والواردة في لوائحها الوطنية وذلك بغية وضع لائحة جديدة تجمع القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق التاسع عشر؛

(ج) اعتبار كلا الخيارين مقبول، ومن ثم ضرورة إدراجهما في الأدلة التوجيهية لفائدة مدققي البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

- انتهى -