



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة الفنية

البند ٢٩ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وآليات تنسيق التنفيذ الإقليمية الخاصة بالملاحة الجوية

النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS) - في سياق إقليم المحيط الهادئ

(ورقة مقدّمة من قبل نيوزيلندا)

الموجز التنفيذي	
<p>تؤيد نيوزيلندا من حيث المبدأ نهج النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS) ولكنها تسلّم بأنه ينبغي الاضطلاع بمزيد من الأعمال في هذا المجال من أجل توفير فهم أفضل لتكاليف وفوائد النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بالنسبة للأقاليم والدول وقطاع الطيران، وماهية الأولوية التي يتعين على الإيكاو أن تضيفها على احتمال تنفيذ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.</p>	
<p>الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية أن تؤيد من حيث المبدأ نهج النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية مع التسليم بالحاجة إلى الاضطلاع بالمزيد من الأعمال من أجل تحديد تكاليف وفوائد النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بالنسبة للأقاليم والدول وقطاع الطيران وماهية الأولوية التي ينبغي أن تضيفها الإيكاو على احتمال تنفيذ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة.
الأثار المالية:	
المراجع:	

١- المقدمة

١-١ تؤيد نيوزيلندا من حيث المبدأ إعداد النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، والذي يمكن بواسطته تحسين أداء منظمات مراقبة السلامة (SOOs) ومنظمات التحقيق في الحوادث (AIOs).

٢-١ ويمكن أن يشكل النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية أداة مفيدة لدعم قوة وأداء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) من أجل مساعدة الدول الجزرية بالمحيط الهادئ على تعزيز أداء السلامة لدى الطيران المدني في الإقليم، من خلال تحسين فعالية سنّ اللوائح والتشريعات.

٣-١ وتحيط نيوزيلندا علماً بالأعمال التي أجراها فريق الدراسة التابع للإيكاو بشأن النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بعد انعقاد المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، من أجل النظر في المسائل الخاصة بالمسؤولية القانونية والمخاطر والتحديات المتعلقة بالقدرة والإدارة بفعالية التكلفة المرتبطة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.

٢- سياق إقليم المحيط الهادئ

١-٢ إن جميع الدول الجزرية بالمحيط الهادئ تفهم وتقدّر أهمية وجود نقل جوي سليم ومأمون وكفؤ لدعم تقديم الخدمات الاجتماعية والنشاط الاقتصادي الذي تقوم عليه الاقتصادات السليمة والمجتمعات المحلية.

٢-٢ وسجّلت الكثير من الدول الجزرية بإقليم المحيط الهادئ نتائج منخفضة بشأن التنفيذ الفعال، مما يدل على قياس لقدرتها على مراقبة السلامة. وهذه الحقيقة ماثلة على وجه الخصوص بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS)، والتي يشكل أداؤها في مجال سلامة الطيران مزيداً من التحديات مما عليه الأمر في الأقاليم الأخرى.

٣-٢ وتتعهد نيوزيلندا بمساعدة الدول الجزرية في المحيط الهادئ من أجل تعزيز تميماتها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. وتوفر نيوزيلندا برامج بناء القدرات والمساعدة الفنية من أجل المساعدة في النهوض بفعالية مراقبة سلامة الطيران المدني في الإقليم.

٤-٢ إن الاعتماد الواسع النطاق لقواعد الطيران المدني النيوزيلندية بالدول الجزرية في المحيط الهادئ يساعد هذا العمل بواسطة توفير لوائح متسقة لصالح نظام طيران مأمون.

٥-٢ وتدعم نيوزيلندا تطوير منظمة لسلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO) منذ إنشائها. وتستخدم هذه المنظمة وتدير عدداً صغيراً من الموظفين الفنيين الذين يستجيبون لطلبات المساعدة التي تقدمها الدول الأعضاء. وعندما لا يتمكن هؤلاء الموظفون من توفير المساعدة الضرورية، تقوم هيئة الطيران المدني النيوزيلندية بتقديم الدعم حيثما أمكن.

٣- النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية في إقليم المحيط الهادئ

١-٣ وفي حالة عدم تمكن الدول الجزرية في المحيط الهادئ كل على حدة من توفير المراقبة المناسبة، قد تكون المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة قادرة على الاضطلاع بهذه المسؤوليات وتحسين أداء السلامة إجمالاً.

٢-٣ ويتسق هذا النهج مع مبادرة الإيكاو بعدم ترك أي بلد وراء الركب.

٣-٣ ويمكن أن يشكل النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية آلية مفيدة لاعتماد أعمال منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (أو المنظمات الإقليمية الأخرى لمراقبة السلامة التي قد تكون قائمة في الإقليم) والتي تواصل بناء قدراتها.

٤- المسؤولية القانونية والمخاطر

١-٤ وحسبما ورد في مسودة مفهوم عمليات النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية المؤرخة في أبريل ٢٠١٩ (CONOPS)، الذي تقوّض بموجبه الدول مهام سلامة معينة إلى منظمة لمراقبة السلامة/منظمة للتحقيق في الحوادث، فإنها تظل مسؤولة عن ضمان تنفيذ التزاماتها الخاصة بالسلامة تنفيذاً سليماً.

٢-٤ وإذ تسلّم نيوزيلندا بأن التحليل الذي أجراه مكتب الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية التابع للإيكاو قد حدد أن النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية متسق مع اتفاقية الإيكاو ولا يشكل أي مخاطر من ناحية المسؤولية بالنسبة للإيكاو فيما يتعلق بتنفيذ المستوى ١ والمستوى ٢ من النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، فإن نيوزيلندا ترى أنه لا يزال يلزم تنفيذ المزيد من الأعمال بشأن المسؤولية القانونية وإحالة المخاطر بين المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة ومنظمات التحقيق في الحوادث والدول.

٣-٤ وعلى وجه الخصوص ترى نيوزيلندا المضي في تنفيذ الأعمال من أجل تحديد مدى المساءلة الخاصة بمنظمات مراقبة السلامة/منظمة التحقيق في الحوادث فيما يتعلق بأي تفويض لمهام مراقبة السلامة بواسطة الدولة، ومدى المسؤولية

المشتركة، عند الاقتضاء. وبدون توضيح هذه النقطة، فثمة مخاطرة بأن الدولة قد تحجم عن تفويض مهام مراقبة السلامة، وخاصة عند المستوى ٢ والمستوى ٣.

٥- التحديات المتعلقة بالإدارة والقدرة

١-٥ وفي كل من عملية التفويض الرسمي للمهام إلى منظمة مراقبة السلامة/منظمة التحقيق في الحوادث، واستمرار ضمان أداء منظمة مراقبة السلامة/منظمة التحقيق في الحوادث، يجب أن تملك الدولة الموارد والخبرات المناسبة من أجل ضمان استمرارها في الوفاء بمسؤولياتها الخاصة بمراقبة السلامة.

٢-٥ وبالنسبة لتلك الدول التي لا تملك القدرات أو الموارد الضرورية (سيما مصدر تمويل مستدام موجه لمراقبة سلامة الطيران) للاضطلاع بمهامها الخاصة بالسلامة، فإن تفويض هذه المهام من خلال النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية قد لا يعفي تلك الدول من التحديات المتعلقة بقدراتها ومواردها، نظراً لمسؤولياتها المستمرة.

٣-٥ ولذا يلزم توفير الوضوح بشأن الكيفية التي ستقوم بواسطتها الدول بدعم الاضطلاع بضمانها المستمر لمنظمات مراقبة السلامة ومنظمات التحقيق في الحوادث المقررة في إطار النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.

٤-٥ ويمكن أن يأتي هذا الدعم من دول ذات موارد أفضل أو أن يأتي مباشرة من الإيكاو. ولكن من الضروري تنفيذ المزيد من الأعمال للنظر في كيفية تطبيق هذه الترتيبات من الناحية العملية وفوائدها، عند النظر في الأعمال التي تم الاضطلاع بها بالفعل بواسطة الدول القادرة لدعم تلك الدول ذات القدرات الأقل (مثلاً بواسطة نيوزيلندا في إقليم المحيط الهادئ).

٥-٥ وفي إقليم المحيط الهادئ، تواصل منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ بناء قدراتها وإمكانياتها فيما يتعلق بمهام السلامة لدى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، أو تلك المهام التي يمكن تفويضها بموجب النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. ولذا ينبغي التركيز على تحسين قدرات منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ، قبل بذل الجهود الرامية لتفويض المزيد من المسؤوليات من خلال النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. وسيستمر احتياج منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ إلى الدعم من الدول من أجل توحيد وتعزيز قدراتها وإمكانياتها.

٦-٥ وينبغي النظر أيضاً في تعقيدات شؤون السيادة والإدارة في إقليم المحيط الهادئ، وتأثيرها على المراقبة الحكومية في المستقبل لمنظمات مراقبة السلامة المقررة.

٦- تحليل فعالية التكاليف

١-٦ وبينما يتسم المفهوم العام للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بالأهلية، يتعين إمعان النظر في أي تحليل لفعالية التكاليف المرتبطة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. ويجب أن يقوم على افتراضات موثوقة وأن يبين بوضوح المكاسب الهامشية التي سيقدمها النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية للدول، والتي تتجاوز بشكل كبير تلك المكاسب المحققة من خلال الدول كل على حدة التي تستخدم منظمات السلامة الإقليمية القائمة. وعلى سبيل المثال، ما هي المهام الإضافية التي قد تفوضها الدول إلى منظمة إقليمية بسبب النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، والتي قد تسفر عن المزيد من الوفورات في مجال الموارد؟

٢-٦ ومن المهم التأكيد على مكاسب واضحة وقابلة للقياس، من أجل دعم صنع القرار بواسطة الدول في جهودها الرقابية لمنظمات مراقبة السلامة ومنظمات التحقيق في الحوادث، ولتحديد ماهية الأولوية التي ينبغي أن تضيفها الإيكاو على النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بالمقارنة مع التدابير الأخرى الرامية إلى تحسين أداء السلامة، سيما بالنسبة للدول ذات مستويات حركة جوية أصغر والموارد أقل في مجال الطيران.