



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال - كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (ب)

البند رقم ٦ من جدول الأعمال : المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة

البند رقم ٦-١ من جدول الأعمال : الخطة الاستراتيجية

البند رقم ٦-١-٣ من جدول الأعمال : النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)

تطور النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)

(ورقة قدمتها أستراليا وشاركت في رعايتها نيوزيلندا وسنغافورة)

الموجز التنفيذي

تُبرز ورقة العمل هذه ثلاثة مجالات هامة للقيام بالأعمال في المستقبل فيما يتعلق بالمسؤولية القانونية ونظم الإدارة وتحليل التكاليف والمنافع وهو ما من شأنه أن يدعم تقدّم النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS).
الإجراءات: يرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة رقم ٥-٢.

١ - المقدمة

١-١ تؤيد أستراليا مفهوم "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) وما تبذله الإيكاو من جهود لوضع ما يناسب من الترتيبات. ولدى "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" القدرة على تحقيق فوائد كبيرة مثل تحسين مستوى السلامة، والكفاءة والسعة في القيام بوظائف المراقبة التنظيمية للسلامة.

٢-١ ونقترح أستراليا أن تضطلع الإيكاو بأعمال في المستقبل بشأن ثلاثة مجالات هامة تشمل المسؤولية القانونية، ونظم الإدارة، وتحليل التكاليف والمنافع، وذلك للنهوض بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.

٢ - المسؤولية القانونية ونقل المخاطر

١-٢ مع أن "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" يحدّد آلية لتفويض مهام مراقبة السلامة إلى منظمة مراقبة السلامة (SOO)، إلا أنه يتعيّن عليه أن يحدّد بوضوح الآثار القانونية لمستويات المساءلة بين منظمات مراقبة السلامة والدول.

٢-٢ ويؤكد النظام المذكور أن الدول تضطلع بمسؤولية شاملة عن مراقبة السلامة بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي " (اتفاقية شيكاغو، الوثيقة رقم 7300 Doc) كما يوضح بأن المراقبة التي تقوم بها الإيكاو والدولة المكلفة بالتفويض تُعتبر إجراء احترازي يكفي للتخفيف من حدّة آثار القضايا المحتملة.

٣-٢ وإذا وجدت الإيكاف أن منظمة مراقبة السلامة أو السلطة القضائية المحلية أو أوساط الطيران ككل قد قصّرت أو ليست لديها الكفاءة في ممارسة المراقبة أو إصدار الشهادات، في إطار "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" فمن المتوخى القيام ما يلي:

أ) تستطيع الإيكاف أن تفرض قيوداً أو شروطاً على شهادة الاعتراف أو توقّف العمل بها أو تعمل على إلغائها؛

ب) يجوز للدولة أن تتفدّ إجراءات التخفيف من حدّة الآثار أو تُلزم باتخاذ إجراءات تصحيحية؛

ج) يجوز للدولة أن تُلغي تفويضها وظائف مراقبة السلامة.

٤-٢ وبناءً عليه، يتعين أن يُراعى الإطار الحالي للنظام المذكور المسؤولية القانونية إذا ثبت أن منظمة مراقبة السلامة قد قصّرت أو ليست لديها الكفاءة في ممارستها لوظائف المراقبة أو أن النشاط الذي تقوم به هذه المنظمة يتنافى مع مصالح الدولة. ومجرد وجود هيئة أخرى تشارك في عملية مراقبة السلامة يمكن أن يورّط هذه الهيئة في أي نزاع أو تحقيق قانوني. وينبغي مراعاة حجم أي نقل للمساءلة أو المخاطر أو المسؤولية للدولة إلى منظمة مراقبة السلامة وتوضيحه في الترتيبات النهائية للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. وهناك أيضاً اقتراح بالقيام بالمزيد من الأعمال لتحديد أسلوب يجعل الإيكاف تُدرك باستمرار كفاءة منظمة مراقبة السلامة.

٥-٢ ولابدّ أيضاً من القيام بمزيد من الأعمال لتحديد حجم المساءلة لمنظمة مراقبة السلامة إزاء تفويض وظائف مراقبة السلامة من جانب الدولة. كما أن بلورة آلية واضحة المعالم وسليمة من الناحية القانونية - تفصل عن المادة ٨٣ مكرراً من اتفاقية شيكاغو وإن كانت تتماشى معها من الناحية الفلسفية - ينبغي إدراجها في عملية تفويض وظائف المراقبة لتوضيح حجم المسؤولية المشتركة وما إذا كان من الضروري تقديم أي تعويضات.

٦-٢ وينبغي إدراج تفاصيل عملية التفويض في إطار "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" بما يجعل الدول ومنظمات مراقبة السلامة أكثر ثقة بالأدوار والمسؤوليات التي تضطلع بها عند القيام بوظائف مراقبة السلامة. ومن شأن عدم توزيع المسؤولية والمخاطر أن يحدّ من تفويض الدول لوظائف مراقبة السلامة من المستوى ٢ والمستوى ٣.

٧-٢ كما أن اتخاذ ترتيبات المساءلة مسألة هامة للحدّ من أي تعرض محتمل للإيكاف نتيجة إقرار قدرة منظمة مراقبة السلامة من خلال عمليات التقييم والرصد المستمر. ولابدّ من تسوية المسألة المرتبطة بالمساءلة والمخاطر للحيلولة دون المسّ بسمعة الإيكاف أو بوضعها المالي.

٣- نظم الإدارة

١-٣ تعتمد الآلية الأساسية للمراقبة المبيّنة في إطار "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" على قدرة الدولة على تسخير الموارد والخبرات للتأكد من أن منظمة مراقبة السلامة تضطلع بوظائفها بالشكل اللائق ووفقاً لما هو منصوص عليه رسمياً في وثيقة التفويض.

٢-٣ أما السبب وراء قيام الدولة بتفويض وظائف مراقبة السلامة إلى وكالة معترف بها في إطار "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" فغالباً ما يُعزى إلى كون هذه الدولة ليس لديها ما يكفي من القدرة كي تقوم بنفسها بهذا العمل. غير أن "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" ينصّ على أن يكون لدى الدولة القدرة على تحديد التفويض الصادر والإشراف على ذلك. ومع أن وكالات السلامة الحكومية الأكبر يبدو أنها قادرة على إدارة هذا المفهوم بشكل ملائم، إلا أن الأمر قد يبدو صعب المنال بالنسبة للوكالة الحكومية الأصغر حجماً وتفتقر للقدرة الفنية الكافية، أي نوع الدولة التي صُمم

من أجلها "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" للمساعدة على إجراء تقييم سليم للكفاءة القائمة. ولذلك، ينبغي القيام بمزيد من العمل لوضع ترتيبات ترمي إلى دعم الدول الصغيرة في تقييم الملائم لمنظمات مراقبة السلامة، مثل المساعدة المقدّمة من خبراء من الدول الكبيرة أو من الإيكافو.

٣-٣ وفي إطار "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية"، ستتلقّى دولة اعتماداً في إطار "برنامج الإيكافو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP) فيما يخص الوظائف المفوضّة إلى إحدى منظمات مراقبة السلامة المعترف بها. غير أنه لا يوجد سوى القليل من المعلومات المفصّلة عما إذا كان عدم الامتثال من جانب منظمة مراقبة السلامة سيؤثر على الدرجة التي تحسّل عليها الدولة في إطار هذا البرنامج.

٤-٣ وإلى جانب توضيح هذه المسائل، ينبغي للإيكافو أن توفر إرشادات وتدابير تساعد الدول على الانتقال بكفاءة وفعالية إلى منظمة أخرى تُعنى بمراقبة السلامة. كما ينبغي مراعاة تدابير تساعد الدولة على الحفاظ على الدرجة المحسّلة عليها في إطار هذا البرنامج وفي ظل هذه الظروف، مثلاً توفير فترة زمنية مناسبة تُمكن الدولة من الانتقال إلى منظمة أخرى.

٥-٣ وينبغي أيضاً إيلاء مزيد من الاهتمام للقدرة على إدارة تضارب المصالح المحتملة في إحدى المنظمات المسؤولة عن نتائج "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" للدول التي تتعامل معها، بل أيضاً في منظمات مراقبة السلامة التي تقوم بالوظائف الفنية أو إصدار الشهادات. وسيكون من الضروري وضع تدابير ومواد إرشادية لتقييم ترتيبات نُظم الإدارة في منظمات مراقبة السلامة بشأن قدرتها على إدارة أي شكل من أشكال تضارب المصالح المحتملة ومنع وقوعها.

٤ - تحليل التكاليف والمنافع

١-٤ مع مراعاة تفاوت مستويات الموارد المتاحة للوكالات الحكومية لمراقبة السلامة، ينبغي النظر في إجراء تحليل للتكاليف والمنافع من أجل تحديد وقياس المنافع المحقّقة من "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية"، على مستوى تحسين مستوى سلامة الطيران ورفع الكفاءة والقدرة، بالنسبة للدول وقطاع الطيران.

٢-٤ ونظراً لأن الهدف من النظام المقترح هو العمل على أساس استرداد التكاليف، فإن تحليل التكاليف والمنافع سيساعد الدول على أن تُدرك بأن قيمة استرداد المنافع لاعتماد "المنظمة العالمية لمراقبة السلامة الجوية" يمكن التعويض عنها أكثر من خلال الوفورات والكفاءات التي تتحقّق نتيجة تفويض بعض وظائف مراقبة السلامة.

٣-٤ ومن شأن التحليل المذكور أن يشجّع الدول التي لديها ما يكفي من الموارد على مساعدة دول أخرى في جهودها المبذولة في مجال المراقبة لمنظمات مراقبة السلامة. وهو من شأنه أن يدعّم سياسات الإيكافو الحالية بما يضمن "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٥ - الخلاصة

١-٥ مع أن أستراليا تدعّم "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية"، إلا أنها نقترح أن تقوم الإيكافو بأعمال في المستقبل في ثلاثة مجالات محدّدة هي المسؤولية القانونية ونُظم الإدارة وتحليل التكاليف والمنافع للنهوض بهذا النظام.

ويُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٦-١/١ - تطور "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS)

يوصى المؤتمر بالقيام بما يلي:

أ) يطلب إلى الإيكاو القيام بأعمال في المستقبل للنهوض بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS) فيما يتعلق بما يلي:

١- المسؤولية القانونية والمخاطر بالنسبة للدول والإيكاو ومنظمات مراقبة السلامة المعترف بها (SOO) والمنبثقة عن تفويض وظائف مراقبة السلامة؛

٢- تدابير نُظم الإدارة لدعم اعتماد مفهوم "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" من جانب الدول، بما في ذلك إمكانية مساعدة الدول على مراقبة عملية التفويض منظمة من منظمات مراقبة السلامة؛

٣- أثر الدرجة التي تحصل عليها الدول في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة" (USOAP) من عملية التقييم والرصد المستمر لمنظمة مراقبة السلامة من جانب الإيكاو، لا سيما عندما لا تمثل منظمة مراقبة السلامة هذه للقواعد القياسية في هذا الشأن؛

٤- وضع إرشادات من أجل توضيح عملية انتقال المراقبة من منظمة تُعنى بمراقبة السلامة إلى أخرى، وتأثير ذلك على ما تحصل عليه الدولة من درجة في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة" في ظل هذه الظروف؛

٥- وضع معايير نُظم الإدارة لاستخدامها في قياس ما إذا كانت منظمات مراقبة السلامة تنفذ ترتيبات نُظم الإدارة السليمة وتتقيد بها عند القيام بوظائف مراقبة السلامة، بما في ذلك إدارة حالات تضارب المصالح؛

٦- إجراء تحليل للتكاليف والمنافع لتعزيز المشاركة في "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" وإبراز ما تحققه الدول وقطاع الطيران من منافع يمكن قياسها كمّاً.

— انتهى —