



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة الفنية

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

النظام الدولي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)

(ورقة مقدّمة من بوليفيا بتأييد من دول إقليم أمريكا الجنوبية ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) ^٢)

الموجز التنفيذي

استجابةً للتحديات المتنامية التي تعترض جهود مراقبة السلامة الجوية حول العالم، تسعى الإيكاو إلى إنشاء وتطبيق النظام الدولي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS).

وتعرض هذه الورقة تجربة بوليفيا في مجموعة دراسة النظام الدولي (GASOS)، بصفتها عضواً في النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة الجوية (SRVSOP). وقد استعرضت مجموعة الدراسة المقترح الداعي إلى إنشاء هذا النظام الدولي كأفضل حل لضمان مراقبة السلامة الجوية بصورة فعالة ومعقولة التكلفة على الصعيد العالمي.

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية القيام إلى ما يلي:

(أ) دعم مبادرة "النظام الدولي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS)؛

(ب) تكليف المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة بتقييم المخاطر والمنافع التي قد تترتب على اعتماد هذا النظام الدولي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	لا تتطبق.
المراجع:	الوثيقة (Doc 9734) - "دليل مراقبة السلامة الجوية". الجزء (ب) - "إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية" تقرير منتدى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOs) لأغراض التقرير العالمي عن حالة سلامة الطيران

١ - المقدمة

١-١ استجابةً للتحديات المتنامية التي تعترض جهود مراقبة السلامة الجوية حول العالم، تسعى الإيكاو إلى إنشاء وتطبيق النظام الدولي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS) في سياق الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) والاستراتيجية العالمية وخطة العمل من أجل تحسين أداء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOs).

^١ النسخة الإسبانية من هذه الورقة مقدمة من بوليفيا.

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

٢-١ والنظام الدولي (GASOS) هو نظام صمّمته الإيكاو من أجل تقييم قدرة منظمات مراقبة السلامة (SOOs) على أداء مهامها بالنيابة عن الدول، والاعتراف بهذه المنظمات ورصد أدائها بشكل مستمر. وهو يهدف إلى بناء قدرات مراقبة السلامة لدى الدول وتعزيز فعالية وكفاءة منظمات مراقبة السلامة.

٣-١ وقد انعقد أول اجتماع لمجموعة دراسة النظام الدولي (GASOS-SG) في ١١-١٢/٩/٢٠١٧ في مونتريال، كندا، بمشاركة العديد من الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية ومكاتب الإيكاو الإقليمية. وشاركت بوليفيا في الاجتماع بصفتها عضواً في النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة الجوية (SRVSOP) لتبادل الخبرات في هذا المجال.

٤-١ وسيتيح النظام الدولي (GASOS) للدول مجموعة خيارات عالمية لتفويض مهام أو أنشطة السلامة. ويعترف النظام بمستويات ثلاثة للتفويض من الدول إلى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، تتمثل في ما يلي: (١) المشورة والتنسيق؛ (٢) المساعدة التشغيلية؛ (٣) التفويض الكامل.

٥-١ وقد عُقدت منذ ذلك الاجتماع الأول ثلاثة (٣) اجتماعات بالإضافة إلى العديد من المؤتمرات عن بُعد لتناول مسائل من بينها خطة التنفيذ، وسجل المخاطر الخاص بالمبادرة، والتجارب الرائدة، وعمليات الاستعراض القانوني، وإعداد دليل خاص بالنظام الدولي، وتحليل التكاليف والمنافع بالنسبة للدول.

٦-١ وناقشت مجموعة الدراسة مفهوم عمليات النظام الدولي، الذي يشمل وصفاً لأهدافه الرئيسية وعرضاً موجزاً لمبادئه وعملياته وروابطه بالبرامج الأخرى، فضلاً عن الفوائد المنشودة والتحديات المتوقعة.

٧-١ ودارت مناقشات كذلك حول عمليات التدقيق في إطار النظام الدولي وعلاقتها بعملية البرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، وحول مدى استقلالية عمليات التدقيق في إطار كلٍ منهما. وتم التأكيد على ضرورة استقلال كل برنامج منهما وظيفياً عن الآخر لتفادي أي تضارب في المصلحة.

٨-١ واستعرضت التقارير المرحلية عن النظام الدولي الاستراتيجيات اللازمة لإشراك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) وخطط العمل التي تم تحليلها في الندوة الأولى بشأن سلامة الطيران وتنفيذ الملاحه الجوية (SANIS)، مع التركيز بشكل كبير على المهام التي يمكن تفويضها من الدول إلى المنظمات الإقليمية (RSOOs) التي تحظى بالاعتراف في إطار النظام الدولي. وأوضح أن مسؤولية المراقبة ستقع دائماً على عاتق الدولة بموجب اتفاقية شيكاغو، وأن النظام الدولي سيساعد في توطيد المنظمات الإقليمية وتحسين أدائها لتتمكن من تقديم المساعدة للدول الأعضاء في مجال مراقبة السلامة على أفضل نحو ممكن، وبدعم قانوني وفني وثيق. وسيواصل النظام الدولي البناء على ما أنجزه فعلاً وسينطوي على تحسينات دائمة.

٩-١ وستسترشد الدول المهتمة بالدليل الخاص بالنظام الدولي في تفويض المهام المناسبة إلى المنظمات الإقليمية (RSOOs) المعترف بها، كما ستتسترشد به المنظمات الساعية لنيل الاعتراف بها في إطار النظام الدولي.

١٠-١ وقد أُجريت عمليات تقييم رائدة للنظام الدولي في وكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA) وهيئة الطيران المدني الكندية (TCCA) ومنظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO).

٢- المناقشة

١-٢ في مجرى المناقشات بشأن العلاقة بين النظام الدولي (GASOS) والبرنامج العالمي (USOAP CMA)، أثّرت مسألة استقلال كل برنامج منهما عن الآخر. وأبدت الدول انشغالها إزاء ما قد يترتب عن تطبيق النظام الدولي من آثار على

نتائج التنفيذ الفعال. ولعل الأنسب في هذا الصدد السعي لجعل كل برنامج منهما مكملاً للآخر لا مستقلاً عنه. وستكون للتجارب الرائدة أهمية حاسمة في تحديد آليات تقييم النظام الدولي.

٢-٢ وسيتعين على المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية أن تحدد منافع ومخاطر عملية الاعتراف بها في إطار النظام الدولي. فقد قدّم النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة الجوية (SRVSOP) مساعدة من المستويين ١ و ٢ إلى دوله الأعضاء. كما أنشأ، وفقاً للتوجيهات الواردة في الجزء (ب) من دليل مراقبة السلامة الجوية (Doc 9734)، نظاماً لمراقبة جودة العمليات الرئيسية، مع التزام متواصل بالتحسين المستمر لتلك العمليات.

٣-٢ وأسهم النظام الإقليمي (SRVSOP) في تحسين نُظم مراقبة السلامة الجوية في الدول الأعضاء على مدى أكثر من ١٥ عاماً، كما كان له دور رئيسي في وضع اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية (LARs) على نحو يمثل لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية. وأسهم بشكل كبير كذلك في إعداد دلائل مفتشي السلامة (فيما يتصل بالعمليات والصلاحية للطيران وإجازات العاملين والمطارات والمساعدات الأرضية وخدمات الملاحة الجوية) فضلاً عن إعداد الإرشادات والدورات التدريبية لمفتشي السلامة الحكوميين. وبرهن هذا النظام الإقليمي بذلك عن كفاءته في تقديم خدمات النظام الدولي من المستويين ١ و ٢.

٤-٢ وتنعكس أنشطة النظام الإقليمي (SRVSOP) في نتائج عمليات التقييم في إطار البرنامج العالمي (USOAP CMA)، حيث حققت الدول الأعضاء في هذا النظام معدل تنفيذ فعال بنسبة تفوق ٨٠ في المائة. وسيتعين تقييم آثار عملية النظام الدولي (GASOS) على أعمال النظام الإقليمي (SRVSOP) في مجالات التقييم والاعتراف والمراقبة، وبالأخص فيما يتعلق بآلية التمويل.

٣- الخلاصة

١-٣ ما زال يتعين على غالبية دول إقليم أمريكا الجنوبية تخطي التحديات الكبرى الناجمة عن نقص الموارد البشرية والمالية. ومن شأن توطيد النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة الجوية (SRVSOP) أن يعزز قدراتها على تقديم خدمات موثوقة في مجال مراقبة السلامة الجوية.

٢-٣ ولا شك أن عملية تحضير المنظمات الإقليمية (RSOOS) لعملية الاعتراف بها في إطار النظام الدولي (GASOS) وما يترتب على ذلك من أعمال، قد تستوجب موارد مالية إضافية. ولذلك ينبغي تبرير هذه التكاليف بما تنطوي عليه عملية الاعتراف هذه من فوائد في مجال السلامة.

٣-٣ ومع استعادة عدد متزايد من الدول من خدمات المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) التي خضعت لتقييم الإيكاو وحظيت باعترافها، فإن القطاع سيكسب الكثير من أوجه الكفاءة الناتجة عن التنفيذ المتسق للقواعد والتوصيات الدولية. وسيحدّ ذلك من الازدواجية في أنشطة المراقبة في إقليم أمريكا الجنوبية، كما سيؤدي إلى تنفيذ تلك القواعد والتوصيات الدولية بقدر أكبر من الكفاءة والفعالية.

٤-٢ ومن شأن تنفيذ النظام الدولي (GASOS) أن يعزز قدرات الدول الأعضاء في النظام الإقليمي (SRVSOP) في مجال مراقبة السلامة الجوية من خلال مأسسة عملية تفويض مهام ووظائف مراقبة السلامة.