



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٦: سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

الطابع الإقليمي: واقع يزداد انتشاراً

(ورقة مقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي^١ والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ واليوروكنترول (EUROCONTROL))

الموجز التنفيذي

تطورت منظومة الطيران العالمية تطوراً ملحوظاً منذ إبرام اتفاقية شيكاغو. وتعالج هذه الورقة أحد جوانب هذا التطور، لا سيما إنشاء النظم الإقليمية للطيران وإدماجها في إطار عمل الإيكاو، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs)، حيث الاقتضاء. وتدرّ هذه النظم عدداً من المنافع للجمهور المسافر ولأصحاب المصلحة في صناعة الطيران وللدول المشاركة من خلال تحسين كامل لأداء نظام الطيران.

وتقترح هذه الورقة على الإيكاو إجراءات للتكيف مع هذا الواقع الآخذ في الانتشار ولتوفير المرونة اللازمة لدعم التطورات التنظيمية والسوقية، إذا ما تمت بصورة انفرادية أو جماعية.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الإقرار بالوجود المتنامي لنظم الطيران الإقليمية والأطر الأخرى للتعاون الإقليمي بين الدول والاعتراف بالحاجة لإدماجها بصورة أفضل في سياق الإيكاو.

(ب) الموافقة على استعراض الأحكام وممارسات الإيكاو بإشراك أصحاب المصلحة المعنيين لتحديد التغييرات أو التفسيرات اللازمة التي ستسهل الإقرار بنظم الطيران الإقليمية وإدماجها، بما في ذلك المنظمات الإقليمية للسلامة الدولية والترتيبات التعاونية الأخرى.

(ج) الموافقة على أنه، على أساس هذا الاستعراض، تُكفّف أفرقة خبراء الإيكاو المعنية وأمانة الإيكاو، كل هيئة ضمن اختصاصها، بإعداد الاقتراحات لضمان مراعاة أحكام وممارسات الإيكاو مراعاةً كاملةً للنظم الإقليمية للطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والترتيبات التعاونية الأخرى، حيثما كان ذلك مناسباً.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين: السلامة، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي.

الأهداف

الاستراتيجية:

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورغ مالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا البوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

تُنَفَّذُ النشاطات المذكورة في هذه الورقة رهنأ بتوافر الموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة الثلاثية: ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من الإسهامات خارج نطاق الميزانية.	الآثار المالية:
الوثيقة (Doc 10022)، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٢٠١٣/١٠/٤) الوثيقة (Doc 7300)، "اتفاقية الطيران المدني الدولي" الوثيقة (Doc 9734)، "دليل مراقبة السلامة الجوية".	المراجع:

١- المقدمة

١-١ تطور النظام العالمي للطيران تطوراً ملحوظاً منذ إبرام اتفاقية شيكاغو. فمن بيئة حكومية صرف، أمسى هذا النظام الآن قائماً على الأطر التعاونية بين الدول مع مشاركة مجموعة متعددة من أصحاب المصالح.

٢-١ وفي بعض الحالات، قد أدت هذه المبادرات الإقليمية إلى إنشاء نظم إقليمية للطيران على أساس قواعد قانونية مشتركة وفقاً لشروط وأحكام معاهدة دولية. ويتم ضمان تنفيذ الدول المشاركة لهذه القواعد تنفيذاً متسقاً من خلال آلية إقليمية لمراقبة الجودة، عادة ما تديرها منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS). وقد ينطبق هذا الإطار على جميع مجالات الطيران، بما في ذلك إدارة الحركة الجوية والأمن. وتظهر ترتيبات إقليمية أخرى أيضاً مثل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIO).

٢- منافع اعتماد النهج الإقليمي

١-٢ يدرّ اعتماد نهج إقليمي منافع عديدة تستفيد منها الدول المشاركة وقطاع الصناعة المنظم، وفي نهاية المطاف، الجمهور المسافر. ويوفر ذلك تحسناً في الأداء الشامل لنظام الطيران.

٢-٢ وينطبق هذا أيضاً على السلامة، لاسيما من خلال الإسهام في ضمان تحسين أوجه الاتساق بين مستويات السلامة في جميع الدول المشاركة. ويتيح هذا النهج الإقليمي فرصة عدم ترك أي دول مشاركة في النظام الإقليمي خارج الركب. ويُمكّن هذا النهج الإقليمي من إعداد أدوات إقليمية للسلامة مثل إعداد بيانات إقليمية للأسئلة المطروحة في أثناء إعداد الامتحانات للطيارين (مع الآليات المناسبة لحماية البيانات) والبرامج الإقليمية للتحقيق والفحص في ساحة وقوف الطائرات والمجموعات الإقليمية للمفتشين وتقارير الوقائع الإقليمية وقواعد البيانات للتوصيات بشأن السلامة.

٣-٢ ويوفّر النهج الإقليمي أيضاً منافع من حيث الكفاءة، وذلك من خلال تعزيز القدرة على توقع القواعد التنظيمية والخفض من تكاليف الدول المشاركة وقطاع الصناعة. ويتيح هذا النهج الاستخدام الأمثل للموارد الحرجة لإتمام مهام أساسية مثل تلك المرتبطة بالسلامة. وفي بعض النظم الإقليمية، يمكن أن تُنفَّذ مهام المراقبة و/أو المهام التنظيمية بصورة مركزية. ونقدّم مثلاً على ذلك: إصدار الاعتمادات مثلاً شهادات نوع الطائرات واعتماد منظمات الصيانة الإقليمية وشهادات المشغلين وإجازة العاملين. ويمكن أن تؤدي كل هذه الإجراءات إلى تحقيق وفورات ملحوظة عندما تصدر الاعتمادات مركزياً من خلال منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية أو من خلال دول مشاركة في إطار مشترك لتنظيم السلامة يتيح الاعتراف المتبادل بالاعتمادات. وفي هذه الحالة، تُسهّل النهج الإقليمي التشغيل البيئي ضمن الإقليم وقد تؤدي إلى خفض كبير من حالات الاختلافات مع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

٤-٢ كما يسهل هذا النهج تنقل العاملين في مجال الطيران وحركية شركات الطيران، وذلك من خلال الاعتراف بإطار تنظيمي مشترك للسلامة. وفي نهاية المطاف، يوفر هذا النهج المنافع الاقتصادية لقطاع صناعة الطيران الإقليمية والدولية، لاسيما من خلال إزالة التكاليف الناتجة عن الاختلافات التنظيمية الوطنية من جهة، ومن خلال تيسير دخول، بوسائل مبسطة ومركزية، الصناعة الخارجية إلى الأسواق الإقليمية.

٣-٣ اعتماد النهج الإقليمي ضمن إطار الإيكاو

١-٣ إن اعتماد النهج الإقليمي ليس بمفهوم جديد في الإيكاو. في الماضي، كان هذا النهج موضوع مناقشات ومداولات عديدة بما في ذلك المناقشات التي جرت أثناء انعقاد الجمعيات والمؤتمرات الرفيعة المستوى السابقة ولاسيما الندوة المخصصة لمراقبة السلامة الجوية في عام ٢٠١١، وعملية إعداد مشروع الصيغة الأخيرة للخطة العالمية لمراقبة السلامة الجوية. فضلاً عن ذلك، قد تم الإقرار بمفهوم المنظمات RSOO في وثائق عديدة صدرت عن الإيكاو، مثل الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" والوثيقة Doc 9734 - "دليل مراقبة السلامة الجوية".

٢-٣ ولكن، ركزت غالبية المبادرات في السابق على التعاون الإقليمي بهدف دعم الدول في سد ثغراتها في مجال السلامة. وحيث أن هذا النهج ما زال وسيبقى ضرورياً، لم يكرس أو يقر نظام الإيكاو بشكل منظم بتوسع المنظومات الإقليمية للطيران على أرض الواقع، حيث نلاحظ مزيداً من الاندماج بين نظام الدولة والبعث الإقليمي..

٣-٣ وتبقى بعض الحدود أو الإجراءات المفرطة في فرض الأعباء بارزة، كما يتضح ذلك في الأمثلة التالية:

- في بعض النظم الإقليمية للطيران، إن الإجازات التي تصدر على أساس القواعد القانونية المشتركة تحت رقابة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية صالحة تلقائياً في جميع الدول المشاركة الأخرى (بدون اللجوء إلى إجراءات إدارية أو بيروقراطية لكي تصبح هذه الإجازات صالحة). ولكن تتطلب القواعد والتوصيات الدولية الزاھنة ترخيصاً لتنفيذ أحكام الإجازات الأصلية. وإن تنفيذ هذه الإجراءات الإدارية الصرف، عندما يمكن لحامل الإجازة أن يمارس امتيازاته وفقاً لإجازته في دول متعددة ضمن النظام الإقليمي، يؤثر سلباً على السلامة والاقتصاد.

- في غالبية نظم الطيران الإقليمية المدمجة، حيث منحت الدول، في بعض المجالات، السلطة التنظيمية والإشرافية إلى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، كان ليتم تحسين مستويات الكفاءة لو اعتمدت الإيكاو على منظمة RSOO لتقييم امتثال الدول إلى القواعد والتوصيات الدولية بموجب نشاطات برنامج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية. أما بالنسبة للمهارات المفوضة، فيمكن الاضطلاع، في إطار النهج الإقليمي، ببعض المهام التي تتطلب بها الإيكاو، وذلك بالنيابة عن الدول المشاركة في النهج وبموافقة رسمية منها.

- في بعض نظم الطيران الإقليمية، يتيح الإطار القانوني إمكانية نقل مهام دولة التسجيل بين الدول المشاركة، وفقاً لأهداف المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو. ويتعين على الإيكاو والدول الأخرى أن تقر بهذا الإطار القانوني العملي والمتين والفعال باعتباره اتفاقاً متعدد الأطراف بحكم طبيعته وبموجب المادة ٨٣ مكرر، بدلاً من الاتفاقات الثنائية المتعددة التي يمكن أن تزيد من البيروقراطية وأوجه التعقيد بدون تحقيق أي منافع في مجال السلامة.

٤-٣ ينبغي لإطار الإيكاو أن يتسم بالمرونة لكي يتيح التطورات المستقبلية اللازمة لدعم التطورات التي ستطرأ على الأسواق والتنظيمات، بغض النظر إذا ما كانت تُنفَّذ في إطارٍ حكومي صرف أو في إطار بيئة أكثر تعاوناً. لذلك، ينبغي الإقرار بواقع النهج الإقليمي ومراعاة هذا الواقع مراعاةً كاملةً في إطار الأعمال الإيكاو المقبلة .

٥-٣ وفي هذا السياق، يبدو ضرورياً أن تستعرض الإيكاو أحكامها وممارساتها لكي تحدد تلك التدابير التي تستلزم التغييرات أو التفسيرات لتسهيل الإقرار بالنظم الإقليمية للطيران مع المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والترتيبات التعاونية الأخرى، وتحسين تكاملها . وإن المثالين المقدمين أعلاه، الأول بشأن البند ٨٣ مكرر والثاني الخاص بالقواعد والتوصيات الدولية المرتبطة بإجازات طاقم القيادة وإجازة العاملين الآخرين، يبرزان التغييرات الضرورية للإقرار بواقع النهج الإقليمي. وينبغي أن ينطبق هذا النهج على أحكام الإيكاو المقبلة حيث يقتضي بانتظام مراعاة هذا البعد الإقليمي عند إعدادها. وبهدف تيسير إقرار النظم الإقليمية للطيران مع منظمات RSOO والأشكال الأخرى للتعاون الإقليمي، ينبغي تعريف هذه المبادئ بصورة أدق.

٦-٣ ويمكن تحقيق المنافع من حيث الكفاءة ضمن الإيكاو والدول المتعاقدة، إذا ما تمت مراعاة مواصفات نظم الطيران الإقليمية، بما في ذلك منظمات RSOO وأشكال التعاون الإقليمي الأخرى، في إطار إجراءات الإيكاو وممارساتها . وقد يشمل ذلك ، حيث يكون التدبير ممكناً ومبرراً، تعزيز مشاركة نظم الطيران الإقليمية، بما في ذلك المنظمات مراقبة السلامة الجوية ، في أعمال الإيكاو الفنية الى جانب الدول.

- انتهى -