



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة الفنية

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

### التنفيذ الأولي للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)

(ورقة مقدّمة من الولايات المتحدة)

#### الموجز التنفيذي

تسلم الولايات المتحدة بالحاجة إلى مساعدة الدول الأعضاء في تحسين قدراتها المتعلقة بمراقبة السلامة وتقرّر بالتحديات في هذا الشأن وتدعم جهود الإيكاو لتعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع. وإذ تسلّم بأن مجلس الإيكاو قد أقرّ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية من أجل تعزيز وتقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع لتمكينها من توفير الدعم من المستويين ١ و ٢ لدولها الأعضاء، فإن هذه الورقة تشدد على التوصيات الرامية إلى المضي في تنفيذ الإجراءات الخاصة بتحقيق هذا الهدف. وبينما يتّسم النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بإمكانية تعزيز قدرات مراقبة السلامة على الصعيد العالمي، يتعيّن المضي في إجراء دراسة قانونية وفنية للمسائل المتعلقة بالمستويين ٢ و ٣. وينبغي أن يضمن تنفيذ وتطوير النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية التصدي لهذه المسائل، وذلك بالاقتران بنهج قوي إزاء إدارة البرامج يشدّد على اختبار المفاهيم وجمع البيانات وتحليلها والتصديق على النموذج العالمي لمراقبة السلامة الجوية.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) تطلب إلى الإيكاو إنشاء مجموعة خبراء قانونيين تتكون من خبراء حكوميين من مناطق جغرافية متنوعة ويمثلون عدداً من الدول، ويجب دعمها بمستشارين فنيين، من أجل مواصلة تنفيذ أعمال الفريق القانوني الاستشاري المخصص (AHLAG)؛
- ب) أن تطلب إلى مجموعة الدراسة الخاصة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية ومجموعة الخبراء القانونيين المنشأة مؤخراً (المجموعات) مواصلة العمل مع إدارة الشؤون القانونية وإدارة الملاحة الجوية من أجل دراسة وحل المسائل المتعلقة بتطوير وتنفيذ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية حسب ما أوصى به الفريق القانوني الاستشاري المخصص، بما في ذلك ضمان النظر نظراً شاملاً في المسائل القانونية وتلك المتعلقة بالإدارة وتحليل فعالية التكاليف وغيرها من المسائل الأخرى وحلّها حلاً كلياً؛
- ج) ضمان أن تشمل أعمال المجموعات المذكورة استعراض البيانات والمعلومات الناشئة عن مواصلة تنفيذ المستوى ١ والمستوى ٢ من أجل اكتشاف أي مسائل جديدة وإيجاد حلول لها؛
- د) التحفظ على النظر في أي تغييرات على نطاق تنفيذ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية الذي أقرّه مجلس الإيكاو، إلى حين تقييم أداء النطاق الحالي والتوصل إلى حلول كاملة لأي مسائل قانونية ومتصلة بالمسؤولية وفعالية التكاليف والإدارة؛

هـ) أن تطلب إلى الإيكاو إبلاغ الدول الأعضاء بانتظام بشأن التقدم المحرز الخاص بهذه الأنشطة في الوقت الذي تضمن فيه قبول الدول الأعضاء لمواصلة تنفيذ وتطوير النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه متصلة بالهدف الاستراتيجي المتعلق بالسلامة.
الآثار المالية:	انظر ورقة العمل (A40-WP/13) التي قدمها المجلس
المراجع:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ورقة العمل (A40-WP/13) التي قدمها مجلس الإيكاو</li> <li>• <a href="#">ورقة العمل (AN-Conf/13-WP/17)</a> التي قدمتها الأمانة العامة للإيكاو</li> <li>• <a href="#">ورقة العمل (AN-Conf/13-WP/124)</a> التي قدمتها الولايات المتحدة</li> </ul>

## ١ - المقدمة

١-١ وافق المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية على عدة إجراءات متصلة بإعداد النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (انظر التوصية ١-٦-١/٣). وجرى الاتفاق على عرض النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية على الدورة الأربعين للجمعية العمومية من أجل إقراره إذا جرى حل المسائل المتصلة بالمسؤولية والإدارة وتحليل فعالية التكاليف وغيرها من الشواغل التي أثارها المؤتمر.

## ٢ - المناقشة

١-٢ وأذ جرى التسليم في هذه الورقة بأن مجلس الإيكاو قد أقرّ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية من أجل تعزيز وتقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع من أجل تمكينها من دعم دولها الأعضاء بالمستوى ١ والمستوى ٢، فقد شدّدت هذه الورقة على التوصيات المتعلقة بالمضي في تنفيذ الإجراءات الرامية إلى تحقيق هذا الهدف. وقد أكّدت الأعمال القائمة للإيكاو ومجموعة الدراسة الخاصة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بالاشتراك مع الفريق القانوني الاستشاري المخصص على أهمية نهج محكم من أجل تنفيذ مفهوم النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. ويلزم المضي في دراسة المسائل المتعلقة بالمستويين ٢ و٣. ويتعيّن أيضا إيلاء انتباه إضافي للجوانب البرنامجية لإدارة تنفيذ مفهوم النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. وعلى وجه الخصوص يجب التصدي للمسائل التالية قبل النظر في أي تغيير على النطاق الحالي لتنفيذ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية:

٢-٢ المسائل القانونية والاستعراض القانوني: طلبت الإدارة القانونية بالإيكاو انعقاد الفريق القانوني الاستشاري المخصص في أواخر عام ٢٠١٨ من أجل دعم مجموعة الدراسة الخاصة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. وقامت إدارة الشؤون القانونية بتكليف الفريق القانوني الاستشاري المخصص بإجراء استعراض قانوني للإطار المقترح الخاص بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية من أجل إدراج استعراض المخاطر الممكنة الخاصة بإحالة المهام والكفاءات. وحدّد الفريق القانوني الاستشاري المخصص مجالات عديدة مرتبطة بالمستويين ٢ و٣ التي تقتضي إجراء المزيد من الاستعراض والتحليل، وترد المعلومات المفصلة بهذا الشأن في "جرد" مقدم إلى إدارة الشؤون القانونية من أجل المزيد من الإجراءات. وعرض الفريق القانوني الاستشاري المخصص أيضا توصيات عديدة على إدارة الشؤون القانونية من أجل المضي في دراستها واستعراضها من الناحية القانونية. وتشمل هذه التوصيات إنشاء مجموعة عمل رسمية أو فرقة عمل فنية (أي ما يقارب من ٢٠ خبيراً قانونياً وفنياً من مناطق جغرافية متنوعة) من أجل إعداد إرشادات وأدوات للدول الأعضاء التي تعترّم استخدام منظمات مقررة لمراقبة السلامة. وبالإضافة إلى ذلك قد حدّد الفريق القانوني الاستشاري المخصص الحاجة إلى النظر فيما إذا كان يتعيّن على الإيكاو أن تركز على مؤهلات كيان جرى تقييمه في السابق عوضاً عن التركيز على كفاءته أو قدرته. ورغم أن أعمال الفريق القانوني

الاستشاري المخصص اختتمت بتقديم "الجرد" إلى إدارة الشؤون القانونية، فلم تنطرق الإيكاو إلى التوصيات الخاصة بالمضي في الدراسة القانونية والفنية للمستويين ٢ و ٣.

٣-٢ ويتعين على الإيكاو تنفيذ وإكمال توصيات الفريق القانوني الاستشاري المخصص من أجل إجراء مزيد من الدراسة والإجراءات، بما في ذلك إنشاء مجموعة خبراء قانونيين وفنيين جديدة من أجل مواصلة تنفيذ هذه الأعمال بالتوازي مع الأعمال القائمة لمجموعة الدراسة الخاصة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. وينبغي لكل من فريق الخبراء الجديد هذا ومجموعة الدراسة الخاصة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية تحديد الروابط المناسبة لضمان التنسيق والتعاون بين الهيئتين. وينبغي النظر على نحو تام في التوصيات الإضافية الناجمة عن مواصلة دراسة المسائل التي حددها الفريق القانوني الاستشاري المخصص وحل هذه المسائل كمسألة تحظى بالأولوية ضمن النطاق الحالي لتنفيذ المستويين ١ و ٢ بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، وذلك قبل النظر في إدخال أي تغيير على النطاق الحالي لعملية التنفيذ، بما في ذلك المستوى ٣.

٤-٢ تحليل فعالية التكاليف: وعلى أثر انعقاد المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية شرعت الإيكاو في أعمال بشأن تحليل فعالية التكاليف من أجل تحديد وتقدير المكاسب التي تعود على الدول الأعضاء وعلى قطاع الطيران المتوخاة نتيجة تطبيق النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. ولقد أُسندت عملية تحليل فعالية التكاليف إلى مجموعة الدراسة الخاصة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية في يوليو ٢٠١٩ لاستعراض النتائج الإيجابية المشار إليها، ومع ذلك لم يقدم نطاق ومنهجية التحليل بيانات كافية ولا يزال يتعين عليه أن يثبت جدوى المفهوم. وينبغي للإيكاو أن تجمع بيانات إضافية من أجل تحليل فعالية التكاليف بواسطة تنفيذ المستويين ١ و ٢ من النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. ويتعين أيضاً أن يبين تحليل فعالية التكاليف، المكاسب التي تعود على الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع والتكلفة التي تتحملها نتيجة المشاركة في النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.

٥-٢ وتدعم الولايات المتحدة أيضاً الجهود المستمرة لتحليل التكاليف التي تتحملها الإيكاو في إعداد وتنفيذ وإدارة النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية كجزء من اعتبارات استدامة البرنامج في الأجل القريب والبعيد. وينبغي أن ينظر هذا التحليل في التكاليف الأولوية الخاصة بتدريب الموظفين وإعداد السياسات والإرشادات ... إلخ فضلاً عن التكاليف الطويلة الأجل مثل إدارة البيانات وينبغي تقديم تحليل فعالية التكاليف والآثار الناجمة عن التكاليف إلى مجلس الإيكاو والدول الأعضاء من أجل استعراضه أثناء جمع البيانات الإضافية.

٦-٢ الإدارة: لقد حددت الإيكاو ومجموعة الدراسة الخاصة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية جوانب تخفيف ممكنة من أجل حلّ بعض الشواغل العالقة المتصلة بالإدارة منذ انعقاد المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية وتتطلع الولايات المتحدة إلى اعتماد جوانب التخفيف هذه أثناء تنفيذ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. وينبغي أن تواصل مجموعة الدراسة الخاصة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية وفريق الخبراء القانوني والفني المختلط والجديد والمزعم إنشاءه (انظر الفقرة ٢-٣)، تحليل البيانات بواسطة تنفيذ المستوى ١ والمستوى ٢ واستخدام هذه المعلومات من أجل المضي في إعداد وتحسين سجل مخاطر النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية والإرشادات مثل دليل النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.

٧-٢ ويلزم مواصلة بذل الجهود من أجل إعمال التحسينات الضرورية لتعزيز إطار تقييم النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. وتشكل آلية لتقييم وإقرار المؤهلات فيما يتعلق بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع أساساً لمفهوم النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية ويجب أن تكون هذه الآلية فعالة وذات نطاق سليم ويسهر على تنفيذها موظفون مؤهلون مع الإقرار بأن هذه الآلية قد تشجع الدول الأعضاء على اللجوء إلى المنظمات المقررة من أجل مهام وأنشطة محددة بشأن السلامة. ويتعين أيضاً المضي في إعداد إطار وإرشادات من أجل دعم الدول في رصد أداء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع المشاركة في النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، مع التسليم بأنه في الوقت الذي قد تحصل فيه المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية

والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع على إقرار من الإيكاو، تظلّ الدول الأعضاء مسؤولة عن تنفيذ القواعد القياسية الصادرة عن الإيكاو.

٨-٢ وتحثّ الولايات المتحدة، أثناء تنفيذ الإيكاو للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، أن تحول الإيكاو دون فرض ضغوط شديدة على موارد برنامج نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتضارب المصالح. ويتعيّن على الإيكاو رصد استخدام المدققين المشتركين التابعين للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وموظفي التقييم التابعين للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، حيث أنه لا ينبغي استخدام نفس الأفراد من أجل تقييم كل من المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع ودولهم الاعضاء. ويجب على الإيكاو أن تنشئ وتنفذ وتعتمد فعالية آليات خاصة بإيصال المعلومات ذات الصلة من النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية إلى نهج الرصد المستمر في إطار النظام العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٩-٢ إدارة البرامج: يجب أن تضمن الإيكاو إضفاء انتباه على الإدارة الفعالة للبرامج في مجال مواصلة تطوير وتنفيذ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية فضلا عن استحداث أي برامج مثل هذه في المستقبل يُنتظر تنفيذها على الصعيد العالمي. ولقد أكّدت الجهود الخاصة بتصميم وتنفيذ مبادرة معقدة جديدة مثل النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية أثناء فترتين قصيرتين مدة كل منهما ثلاث سنوات على الأهمية الحاسمة لتعزيز آليات التنسيق وإدارة الجهات المعنية ضمن الإدارات التابعة للإيكاو وفيما بينها والاستفادة استفادة فعالة من الخبراء الذين تقدمهم الدول الأعضاء وغيرها من الجهات.

١٠-٢ من المهم ضمان أن يشمل النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية جدول تنفيذ محدد إلى جانب النتائج الواضحة المتوخاة ومعايير النجاح، وأن يكون قائما على شفافية المفاهيم والوثائق المعدة من خلال عملية استشارية تستخدم خبرات الدول الأعضاء والجهات المعنية. وينبغي أيضا إعداد معايير أداء برنامجية للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية وإطار من أجل قياس الأداء والإبلاغ عنه مقابل هذه المعايير.

١١-٢ ولا يقتضي تنفيذ مفهوم النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية عملية إقرار أولية وحسب بل يقتضي أيضا إطارا للإدارة المستمرة للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية وللمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع التي توفر مهامها وأنشطة متعلقة بالسلامة، والتي يجب اختبارها واعتمادها. وينبغي تزويد أفرقة الخبراء الداعمة لجميع الوثائق المتصلة بأنشطة التنفيذ وذلك من أجل تمكين هذه الأفرقة من توفير توصيات فنية مجدية.

١٢-٢ وختاما، يجب على الإيكاو ضمان مواصلة تنفيذ المستوى ١ والمستوى ٢ من النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بشكل شفاف ومقبول بالنسبة للدول الأعضاء. وينبغي بيان الشفافية في عمليات التحديث المنتظمة وتبادل جميع الوثائق المكتوبة الداعمة واستشارة الدول الأعضاء بواسطة كتاب المنظمة و/أو اجتماعات مؤتمرات لاتخاذ القرارات وتأكيد الحل المُرضي للشواغل المحددة ضمن الإيكاو وخارجها.

### ٣- الخلاصة

١-٣ يقتضي التنفيذ المتواصل للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية التصدي بشكل تام لجميع المسائل المحددة أعلاه، قبل النظر في إدخال أي تغيير على النطاق الراهن. ويجب على الإيكاو أيضا أن تجمع وتحلل البيانات الخاصة بفعالية التكاليف والأمور المالية والأداء والبيانات والمعلومات المتصلة بالسلامة المستقاة من تنفيذ المستويين ١ و ٢ ومواصلة العمل مع أفرقة الخبراء الداعمة من أجل اكتشاف ومعالجة أي مسائل جديدة.

٢-٣ وتسلم الولايات المتحدة بأهمية زيادة التعاون من أجل مواكبة النمو المنتظر في مجال النقل الجوي الدولي وتعتزف بالمكاسب الممكنة التي ستحقق من خلال التحقيق في النماذج الجديدة من أجل مساندة الدول الأعضاء في الاضطلاع بمسؤولياتها الخاصة بمراقبة السلامة.

٣-٣ وشاركت الولايات المتحدة مشاركة نشطة في أعمال كل من مجموعة الدراسة الخاصة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية والفريق القانوني الاستشاري المخصص وتتطلع إلى مواصلة التعاون مع الإيكاو والدول الأعضاء وغيرها من الجهات المعنية من أجل تحديد وانتهاز الفرص الخاصة بالتحسين من أجل المضي قدما في هذا الشأن.

- انتهى -