



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

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

أنشطة التعاون الفني في إقليم أمريكا الجنوبية - دور المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية لعموم أمريكا (RASG-PA) في تحقيق التكامل بين المنظمات الإقليمية

(ورقة مُقدّمة من بيرو، بدعم من دول أمريكا الجنوبية الأعضاء في الإيكاو والدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)^١)

الموجز التنفيذي

تتضمن الورقة المقدمة من مجلس الإيكاو آخر المعلومات عن أنشطة المنظمة دعماً للآليات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، بالنظر إلى المتطلبات الجديدة وتيسيراً للتطوير المستدام للطيران في جميع أرجاء العالم.

وتعرض هذه الورقة معلومات عن العمل الذي يقوم به إقليم أمريكا الجنوبية في إطار النهج المنسق والمتكامل الذي يعتمده المكتب الإقليمي والدول والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية لعموم أمريكا (RASG-PA) في تحديد الأولويات الإقليمية وإعداد خطة إقليمية للسلامة تستند إلى الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) (Doc 10004) وتجمع بين الجهود الإقليمية وجهود البلدان والقطاع.

ويُسترعى الانتباه إلى العلاقة المتبادلة بين مختلف مبادرات إقليم أمريكا الجنوبية (النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة (SRVOSP)، والبرنامج التجريبي لتنفيذ البرنامج الوطني للسلامة (SSP) وألية التعاون الإقليمية لتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (ARCM) والأفرقة التعاونية للسلامة (CST))، وذلك من أجل رفع التحديات ومواجهة المخاطر في هذا الإقليم الذي يُتوقع أن يشهد زيادة في الحركة الجوية.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) إقرار ورقة العمل هذه وتأمين الدعم للمكاتب الإقليمية في تنفيذ هذه المبادرة باعتبارها الركيزة الأساسية للتنسيق الإقليمي؛

(ب) تشجيع الدول والمنظمات الإقليمية والقطاع ككل على المشاركة بنشاط وبالالتزام في أعمال المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRG) والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) والمؤسسات التي تسهم فيها كل على حدة؛

(ج) التأكد من أن الاختصاصات المقترحة للمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) تتسم بما يكفي من المرونة بحيث تتيح لكل مجموعة استحداث نظامها الداخلي بأفضل السبل وبما يراعي الظروف الخاصة بكل إقليم وييسر المشاركة الكاملة لأعضاء المجموعة.

^١ النسخة الإسبانية مقدمة من البيرو.

^٢ بليز وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة الجوية
الآثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	ورقة العمل (WP/53) - تحديث عن الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ

١ - المقدمة

١-١ في إطار الإعلان الصادر عن منتدى الإيكاو العالمي الرابع للطيران (IWAF/4)، وافقت دول أمريكا اللاتينية، في آخر اجتماع لمدراء الطيران المدني ((RAAC/16) المنعقد في ديسمبر ٢٠١٨) على خطة أمريكا الجنوبية للسلامة الجوية (SAMAP) مع إيلاء الاعتبار لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وبما يتوافق مع الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) (Doc 9750) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP).

٢-١ تعمل الإيكاو على الصعيد الإقليمي من أجل النهوض بالتخطيط والتنفيذ وجمع البيانات وتبادل المعلومات وكشف أوجه القصور في الملاحة الجوية وسدّها وتنسيق الأنشطة عبر مختلف الآليات الإقليمية، وذلك بغرض تحسين السلامة وحشد الجهود لأغراض الملاحة الجوية.

٣-١ وجرى استكمال الأنشطة أعلاه، على نحو مباشر، بعمل مختلف الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ، مثل المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) التي تسهم بشكل رئيسي في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة (GANP) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) على الصعيد الإقليمي.

٤-١ قدم مجلس الإيكاو ورقة عمل تتضمن تحديثاً عن أنشطة المنظمة دعماً لآليات التخطيط والتنفيذ تلك، واقترح على الجمعية العمومية تحديثاً تبعياً وتنسيقياً لاختصاصات مجموعات (PIRGs) و (RASGs).

٥-١ علاوة على ذلك، حددت طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ للخطة العالمية للسلامة الجوية استراتيجيات للتعاون مع الجهات الفاعلة الرئيسية في مجال الطيران تيسيراً لاستخدام قدرات النمذجة الاستباقية للمخاطر باعتبارها مبادرة لتعزيز السلامة (SEI) وناشدت الدول تشجيع الرابطات مثل الأفرقة المعنية بسلامة الطيران التجاري والمشاركة فيها وذلك بغرض تحديد وتنفيذ تدابير لتحسين سلامة المنظومة. وتتماشى هذه المبادرة مع الهدف ١٧ من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة: "تعزيز وسائل التنفيذ وتنشيط الشراكة العالمية من أجل تحقيق التنمية المستدامة".

٦-١ فضلاً عن ذلك، تنص القاعدة ٥-٤-٢ من الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة، على أنه "يجب على الدول أن تشجع على إنشاء شبكات لتقديم أو تبادل معلومات السلامة فيما بين جميع المنتفعين بمنظومة الطيران، وأن تسهل تقديم وتبادل معلومات السلامة، ما لم تنص القوانين الوطنية على عكس ذلك".

٧-١ وبالرغم من كل الجهود التي بُذلت، لا تزال الدول تواجه تحديات في تنفيذ القواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكاو والبرامج الوطنية للسلامة (SSPs) وتنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP). وعليه، من المهم تسليط الضوء على الدور الذي لعبته المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية لعموم أمريكا (RASG-PA) في الجمع بين أصحاب المصلحة في منظومة الطيران والربط بين مختلف مبادرات إقليم أمريكا الجنوبية والبرامج التجريبي لتنفيذ البرنامج الوطني للسلامة وآلية التعاون الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (ARCM) والأفرقة التعاونية للسلامة (CST) من أجل رفع التحديات في مجال الطيران.

٢- التحليل

١-٢ من أجل رفع التحديات الجديدة، من الأساسي أن تعمل جميع الجهات الفاعلة في مجال الطيران في ربوع العالم - دولا ومنظمات دولية وإقليمية وقطاعا ومنتهيين من المجال الجوي - بشكل تعاوني واستباقي وإشراك مجموعات (PIRGs) و (RASGs) في هذا المسعى.

٢-٢ ويتعين على جميع الجهات الفاعلة في الطيران مثل الدول والمنظمات الإقليمية أن تلتزم بالإسهام في شكل مبادرات مقترحة، وأبحاث وورقات عمل ومشاركة فاعلة بممثلين رفيعي المستوى لتقديم المشورة الفنية.

٣-٢ ويشمل ذلك ردودا متواصلة من الدول كي تحدد وتعمم، من خلال (PIRGs) و (RASGs)، فرص التحسين، والتوصيات والإجراءات التي تحتاجها الهيئات الحاكمة للإيكاو لاتخاذ القرارات بشأن التعديلات الممكنة لأحكام الإيكاو والخطط العالمية ووثائق المواد الإرشادية أو لتحديد الأولويات في الموارد فضلا عن رصد التقدم المحرز في تنفيذ الخطط العالمية.

٤-٢ لقد قطع إقليم أمريكا الجنوبية شوطا بعيدا في عمله التعاوني والاستباقي لرفع التحديات في المنطقة. وفي هذا السياق حدد، في خطته الخاصة بالسلامة الجوية، مسؤوليات الجهات الفاعلة بما فيها المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG).

٥-٢ وترد أدناه أمثلة عن العمليات الإقليمية التي تمكّن الدول، من خلال نهج تكاملي، من تحقيق الأهداف المحددة في الخطط الإقليمية للسلامة الجوية وتنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP):

١-٥-٢ النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (وهو المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة في أمريكا اللاتينية) الذي أنشئ في عام ١٩٩٨ بموجب مذكرة تفاهم بين لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني والإيكاو، ويتولى إعداد وتنفيذ مجموعة من المعايير والإجراءات وبرامج التدريب وأنشطة التعاون الأفقي. ويسعى النظام إلى الرفع من مستوى التنفيذ الفعلي لدى الدول عن طريق وفورات الحجم.

٢-٥-٢ آلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (ARGM) التي توفر الدعم لرفع مستوى التنفيذ الفعال لدى الدول في مجال التحقيق في الحوادث والوقائع ويسهم في تنسيق التعاون في هذا المجال فيما بين دول الإقليم. كما يتولى تقديم المعلومات اللاحقة لمجموعة (RASG-PA) والبرامج الوطنية للسلامة (SSPs) لأغراض إدارة السلامة.

٣-٥-٢ استنادا إلى مبادرة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) وخطة مكتب أمريكا الجنوبية التجريبية لتنفيذ برنامج السلامة الوطني، تتولى مجموعة (RASG-PA) دعم برنامج السلامة الوطني للدول من خلال الأفرقة التعاونية للسلامة التي يشارك فيها جميع الأعضاء على قدم المساواة، وتراعى فيها جميع وجهات النظر التي تستحق الاهتمام، وتعمل من أجل هدف مشترك تطوعي بالاستناد إلى البيانات، وذلك بغرض تحديد المخاطر وتقييم الأخطار وتصميم استراتيجيات للتخفيف منها على الصعيد الوطني، بما يتوافق مع العمل الذي تضطلع به مجموعة إقليم عموم أمريكا لسلامة الطيران (PA-RAST) التي تشكل مكونا أساسيا من مكونات مجموعة (RASG-PA). ولوحظ في السنوات الأخيرة زيادة كبيرة في عدد الأفرقة التعاونية للسلامة في الإقليم وهو ما يثبت نجاح هذا النموذج.

٦-٢ وإذا كانت مقتضيات الطبعة الجديدة للخطة العالمية للسلامة الجوية توسع إلى حد كبير نطاق الدور المنوط بمجموعات (RASG)، كل في إقليمها، يبدو أن الاختصاصات المقترحة من مجلس الإيكاو تغطي، دون داع، مسائل لا تتعلق مباشرة بإدارة المخاطر على الصعيد الإقليمي، وهو الدور المتوقع من مجموعات (RASG).

٧-٢ وبهذا الخصوص، هناك حاجة إلى الإقرار بأهمية قيام هذه المجموعات باستحداث عمليات لمراقبة الأداء في مجال السلامة بالاستناد إلى ما يرد من مختلف المصادر من بيانات ومعلومات : بيانات استباقية ولاحقة من القطاع، ومعلومات بشأن برامج الامتثال ذات الصلة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) والمنظمات الإقليمية لمراقبة

السلامة (RSOO)، ونتائج التحقيق في الحوادث والوقائع (المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع)، والمعلومات المستقاة من مقدمي خدمات الملاحة الجوية وغير ذلك من المصادر ذات الصلة، والتي ترد بشكل واضح في طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. وفي هذا الصدد عملت مجموعة (RASG-PA) على استكشاف فرص تحسين وتغيير عملياتها بواسطة تحليل الثغرات.

٨-٢ ويستخلص من التحليل الورد في هذه الورقة أن الاختصاصات المقترحة من مجلس الإيكاو من شأنها أن تؤدي إلى تحجر شديد في عمليات إدارة مجموعات (RASG) بينما تعالج مسائل أخرى لا تنعكس في الخطة العالمية للسلامة الجوية لأنها لا تتصل مباشرة بإدارة المخاطر والنهوض بالسلامة ومراقبتها على الصعيد الإقليمي.

٩-٢ وفيما يخص المسائل الإدارية، لم يقدم ما يكفي من المبررات للاستخدام المفرط لصيغة "الإلزام" (shall) فيما يتصل بجدول أعمال الاجتماعات المرتبط بجدول اجتماعات المجموعات الأخرى، واستخدام وسيلة الاجتماعات عن بعد (Teleconferencing)، ولا لقاعدة تستوجب حصر مشاركة ممثلي القطاع في دور المراقب. وهذا التدبير يعكس المنطق السائد في المجموعات الأخرى مثلا (RASG-PA) حيث إن المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية تستند إلى التعاون الكامل وعلى قدم المساواة بين الدول والقطاع.

١٠-٢ وبخصوص الولايات الإضافية، فليس هناك علاقة مباشرة أو مبررات كافية لإسناد مهام إلى مجموعات (RASG) تنطوي على وساطات بشأن الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف أو تتعلق بتحديد قضايا أمن الطيران أو المسائل البيئية أو شتى المسائل الاقتصادية للنقل الجوي، بالاعتماد على مواردها الخاصة. فالموارد المخصصة لهذه المجموعات محدودة وتتقاسمها الدول والقطاع؛ فالمنتق عليه هو أن تقرر مجموعات (RASG) كيفية استخدام ما يتاح لها من موارد بناء على ما تراه وليس على أساس مقتضيات تم النص عليها في الاختصاصات.

١١-٢ وبناء عليه، لم يتم تقديم ما يكفي من المسوغات لعدم عرض أي اقتراحات أو توصيات تترك لكل واحدة من المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) حرية تسيير أعمالها وفقا لخصوصيات الإقليم الذي تنتمي إليه.

٣- الخلاصة

١-٣ إن أعمال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) في العالم، كما هو الحال بالنسبة لإقليم أمريكا الجنوبية، تعكس الدفعة القوية التي استفاد منها التخطيط على صعيد الأقاليم، بما يتيح الدمج الفعلي بين نهج القمة نحو القاعدة الذي ينطوي على التوجيه على المستوى الدولي والتناغم على الصعيد الإقليمي ونهج القاعدة نحو القمة الذي يقوم على التخطيط الوطني من جانب الدول.

٢-٣ ويعد دعم المكاتب الإقليمية لهذه المبادرات أساسيا وحاسما إذا كان للدول أن تتمكن من تحمل مسؤولياتها في مجالي سلامة الطيران والملاحة الجوية. فهذا الدعم أصبح يمثل حجر الزاوية في عملية التنسيق الرامية إلى النهوض بالجهود التعاونية والاستباقية لجميع الجهات الفاعلة. وعليه، ينبغي تشجيع الدول والمنظمات الإقليمية والقطاع ككل على المشاركة الفعالة والملتزمة في أعمال مجموعات (PIRGs) و (RASGs) والجهات المساهمة فيها.

٣-٣ ونتيجة لذلك، واستنادا إلى هذا التحليل، يستصوب اعتبار الاختصاصات المقترحة غير ملزمة بالنسبة لمجموعات (PIRGs) و (RASGs)، بما يتيح لها ولايات واضحة ومرنة بما يكفي كي تضطلع بإجراءاتها وفقا لواقع أقاليمها وذلك من أجل تسيير تنفيذ مقتضيات الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) بكفاءة وفعالية.