

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦ : تحسين السلامة الجوية

تأسيس منظمة اقليمية للسلامة الجوية في منطقة المحيط الهادئ [مكتب المحيط الهادئ لسلامة الطيران]

(وثيقة مقدمة ساموا نيابة عن أستراليا وفيجي وكيريباس وبابوا غينيا الجديدة
وجزر سليمان وساموا وتونغا وفانواتو)

ملخص

تناقش هذه الوثيقة الصعوبات التي تواجهها الدول الصغيرة في استيفاء التزاماتها فيما يرتبط بمراقبة السلامة والأمن الجويين وتصف التقدم الكبير المحرز في منطقة المحيط الهادئ بعد تأسيس منظمة السلامة الجوية الاقليمية في المحيط الهادئ. وتغطي الوثيقة ملامح المنظمة الفريدة وتقتراح أن تولي الايكاو اعتبارا لدعم أكثر شمولا للعديد من الهياكل التنظيمية الاقليمية التي تتطور في أنحاء عدة.

المراجع

الوثيقة A35-WP/63 استراتيجية موحدة لازالة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.
Doc 7300 اتفاقية الطيران المدني الدولي

١ - مقدمة

١-١ تم ادراك الصعوبات التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة في المحيط الهادئ في استيفاء التزاماتها الدولية بمراقبة السلامة الجوية في منتصف التسعينات. وأعدت سياسة للاتجاه نحو نظام اقليمي تعاوني منسق كجزء من خطة الطيران الاقليمية عام ١٩٩٨.

٢-١ أجريت عدة دراسات مع الاستعانة بنظام مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) للايكاو كنقطة بداية. وتم التوصل الى أن الأمر يستدعي منظمة اقليمية للمحيط الهادئ لتعدي أهداف مشروع COSCAP في ذلك الوقت، ونشأ مفهوم مكتب سلامة الطيران بالمحيط الهادئ. وكان مجال اختصاص المنظمة هو صلاحية الطيران وعمليات الطيران والترخيص، إلا أنه أضيفت الآن مسؤولية المطارات والأمن.

٣-١ أنشأ مكتب سلامة الطيران بالمحيط الهادئ كشركة غير ساعية للربح في شهر أغسطس ٢٠٠٢، وتطور المكتب منذ ذلك الحين. ومن المخطط أن تبدأ عمليات مراقبة السلامة والأمن، استنادا الى عناصر نظام مراقبة السلامة الثمانية الهامة، في بداية عام ٢٠٠٥.

٢- الوضع الراهن

١-٢ أنشئت المنظمة الإقليمية للملاحة الجوية في المحيط الهادئ بمفهوم رئيسي وهو أن المنظمة تملكها الدول الأعضاء ملكية كاملة وتديرها بشكل شامل. ويتم ذلك عبر مجلس للمدراء مع ممثلين من كل دولة، عادة على مستوى وزير النقل أو المدير العام للطيران المدني. ويشتمل المجلس كذلك على تمثيل من اتحاد شركات طيران جنوب المحيط الهادئ وأمانة مجموعة جزر المحيط الهادئ. ودعيت الايكاو في المجلس للاضطلاع بدور مستشار / مراقب. وللدول فقط حق التصويت في المجلس، وتكون الرئاسة دورية بالانتخاب.

٢-٢ وفقا لمفهوم المنظمة الإقليمية للملاحة الجوية في المحيط الهادئ فإن المنظمة سوف تضطلع بمهام مراقبة السلامة والأمن نيابة عن الدول الأعضاء وكهيئة استشارية فنية. وسوف تشمل هذه المراقبة على التدقيق والاستطلاع والمساعدة المقدمة الى قطاع الصناعة واختبار التوافق. وبغية تسهيل هذه العملية، وافقت الدول الأعضاء التي تسعى الى خدمات مقدمة من المنظمة الى توحيد قوانينها الوطنية للتشغيل استنادا الى مجموعة قوانين صادرة عن نيوزيلندا.

٣-٢ يستند التدقيق في البداية الى تدقيق المنتج / الناتج ونهج نظم ادارة السلامة، مع زيادة التأكيد على نهج نظام ادارة السلامة الى أن تصبح صناعة الطيران قادرة على استخدامه. كما ينظر في نظام تدقيق السلامة التشغيلية لألياتنا حاليا وهو مأخوذ في الاعتبار عند تشكيل جزء كبير من نظام المنظمة الإقليمية للملاحة الجوية في المحيط الهادئ.

٤-٢ وفقا للاتفاقية، تحتفظ الدول بمسؤولياتها عن المراقبة وبالتالي فان التقارير المقدمة من المنظمة الإقليمية للملاحة الجوية سوف تقدم الى الدولة المعنية مع توصيات بالاعتماد أو اجراءات تصحيحية ومتابعة حسب الاقتضاء.

٥-٢ يشتمل دور المنظمة الإقليمية كذلك على تقديم المساعدة والمشورة الى قطاع الصناعة، لأن "الشراكة في السلامة" تعتبر أكثر السبل كفاءة لاستخدام الموارد الفنية النادرة في هذا الاقليم.

٦-٢ يضم موظفو المنظمة الإقليمية خبراء فنيين في مجال عمليات الطيران وصلاحيات الطيران والمطارات والأمن، اضافة الى موظفي الدعم الاداري. وتتيح الطبيعة التعاونية والإقليمية للمنظمة تحقيق وفورات الحجم وتعني طبيعتها غير الساعية الى ربح أنها تعمل على أساس استرداد التكاليف.

٧-٢ بغية لزام الدول والمنظمة استكملت معاهدة سلامة وأمن الطيران المدني في المحيط الهادئ وهي حاليا مفتوحة أمام موافقة الدول الأعضاء. وتشير المعاهدة على وجه الخصوص الى اتفاقية الطيران المدني.

٨-٢ جاء كل تمويل حتى الآن الى المنظمة الإقليمية للملاحة الجوية في المحيط الهادئ من داخل الدول المتعاقدة من خلال المساهمات ورسم سنوي للعضوية في المجلس. ويستمر حاليا تمويل القرض على الأمد الطويل لتغطية تكاليف البدء من خلال بنك التنمية الآسيوي.

٣- الخلاصة

١-٣ ترى الدول الأعضاء في المنظمة الإقليمية للملاحة الجوية أن المنظمة سوف تمكنها من استيفاء التزاماتها الدولية بشكل تام يتسم بجدوى التكاليف. وكانت الدول قد استهلكت وقتا وجهدا كبيرين لتأسيس المنظمة وهي الآن على وشك جني ثمرة جهدها.

٢-٣ نظرا لبعض الصعوبات المعينة داخل الاقليم، فان لدى المنظمة شكلا واتجاها مختلفان عن مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران الذي تدعمه الايكاو.

٣-٣ تشير هذه الاختلافات الى الحاجة للمرونة عند تأسيس منظمات اقليمية لاتاحة أفضل نتائج فيما يرتبط بالسلامة والأمن. وتشير الفقرتان ٦-٤ و ٦-٧ من الوثيقة A35-WP/63، بعنوان استراتيجية موحدة لازالة أوجه القصور المرتبطة بالسلامة، الى المنظمة على أنها المنظمة الاقليمية للسلامة الجوية في المحيط الهادئ.

٤-٣ لهذه الأسباب، فان الدول الأعضاء في هذه المنظمة الاقليمية تؤيد بشكل تام المبادرات الواردة في الوثيقة A35-WP/63 وخاصة المرونة الكامنة في نهج يتيح تشكيل مجموعات من الدول لاعداد هيكل منظمة اقليمية مناسب لمعالجة أوجه القصور المعينة والمقتضيات الأخرى.

٥-٣ من شأن دعم الايكاو، من حيث المبدأ، للمنظمات الاقليمية غير مشروع COSCAP، أن يشجع الدول الأكبر في المجموعات الاقليمية على تقديم دعم محلي ويتسم بجدوى التكاليف.

٤ - الأثر المالي للإجراء المقترح

١-٤ ان اعتماد الايكاو لنهج أكثر مرونة لتطوير منظمات اقليمية ليس له أثر بوجه التحديد على موارد الايكاو. وقد تقدم العمل تقدماً ملحوظاً داخل الأمانة العامة على تقديم المواد الارشادية لمثل هذه المنظمات الاقليمية بالفعل.

٥ - الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٥ الجمعية العمومية مدعوة لما يلي:

(أ) الاحاطة علماً بمضمون هذه الوثيقة.

(ب) التعرف على الحاجة لنهج مرناً لتأسيس المنظمات الاقليمية.

(ج) تأييد الوثيقة A35-WP/63 والقرار المرفق بها.

(ب) توجيه تعليمات الى الأمين العام من خلال المكاتب الاقليمية للمنظمة لتقديم مساعدة مناسبة لتأييد انشاء منظمات اقليمية فرعية مسؤولة عن مهام مراقبة السلامة.

— انتهى —