



الجمعية العمومية – الدورة الثامنة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٣٠ من جدول الأعمال: سلامة الطيران – دعم التنفيذ

دور التعاون الإقليمي في أمريكا اللاتينية

(ورقة مقدمة من البرازيل بالنيابة عن الدول الأعضاء^٢ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة إنجازات المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية لأمريكا اللاتينية (RSOO)، ومنظومة التعاون الإقليمي لمراقبة السلامة في أمريكا اللاتينية (والمعروفة بمختصرها باللغة الإسبانية SRVSOP) والفريق الإقليمي للسلامة الجوية – الأمريكتان (RASG-PA). وتؤيد الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC) اقتراح الأمانة العامة للخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) وتحتّ الجمعية العامة على تعزيز، في القرار ٣٧-٨، دور المنظمات الإقليمية لسلامة الطيران بواسطة إيجاد حلّ للشواغل الهامة للسلامة، وكذلك، بإدخال تحسينات على مجالات أداء الخطة العالمية لسلامة الطيران، وعلى وجه الخصوص، توحيد معلومات السلامة وتبادلها.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛
- تعديل القرار ٣٧-٨ من أجل تعزيز دور المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة كسبيلٍ فعّالٍ متاحٍ للدول للمضي في توحيد معاييرها وممارساتها في مجال السلامة؛
- وتعزيز التقدم الرئيسي المُحرز في تبادل معلومات السلامة بواسطة اعتماد الطبعة الجديدة المُقترحة للخطة العالمية لسلامة الطيران.

الأهداف الاستراتيجية:	تتصل ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الأثار المالية:	غير مُنطبقة
المراجع	الوثيقة (Doc 9958)، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠١٠) الوثيقة (Doc 9734)، دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (ب)، إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية الوثيقة (Doc 10004)، الخطة العالمية للسلامة الجوية

^١ قدمت البرازيل النسخة المقدمة باللغة الإسبانية

^٢ الأرجنتين، أروبا، بليز، بوليفيا، البرازيل، شيلي، كولومبيا، كوستا ريكا، كوبا، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، أوروغواي، فنزويلا

١ - المقدمة

- ١-١ إن النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة لأمريكا اللاتينية (SRVSOP) هي منظمة إقليمية لمراقبة السلامة أنشئت في عام ١٩٩٨ عند توقيع مذكرة تفاهم بين الايكاو ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC). وشرع هذا النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة في تنفيذ عملياته في عام ٢٠٠٢، وفيما يلي أهدافه:
- (أ) تشجيع اعتماد دوله الأعضاء للوائح وإجراءات متسقة تماشياً مع القواعد والتوصيات الدولية للايكاو؛
- (ب) وتشجيع الترتيبات التعاونية فيما بين الدول الأعضاء من أجل الاعتراف المشترك بالمنظمات المقررة المختصة بالتدريب والصيانة؛
- (ج) ووضع وتنفيذ برامج وحلقات دراسية تدريبية للمديرين وللعاملين الفنيين في الدول الأعضاء؛
- (د) والتوصية بتدابير من أجل مساعدة الدول الأعضاء على حل المشاكل المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- (هـ) وإسداء المشورة للدول الأعضاء بشأن الامتثال لالتزاماتها الخاصة بمراقبة السلامة؛
- (و) ورفع درجة مستويات السلامة في الإقليم بواسطة استخدام الموارد المتوفرة.

٢-١ ومنذ بدء عمل النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة، فقد ركّز على تعزيز بيئة الاتساق لمعايير وممارسات مراقبة السلامة التي تطبقها الدول الأعضاء. ولهذا الغرض، ونتيجة كون معايير الطيران يتم تنقيحها وتحديثها بصورة مستمرة، فقد استخدم آلية مُستدامة لوضع معايير الطيران في صورة مشتركة استخداماً فعالاً. وجرت حتى الآن صياغة ٣١ لائحة للطيران في أمريكا اللاتينية إلى جانب أدلة الإرشاد المتصلة بها لمفتشي السلامة. وتُغطي اللوائح مجالات إجازة العاملين، والعمليات، ومراكز التدريب للطيران المدني، والبضائع الخطرة، والمطارات والطرق الجوية والمساعدات الأرضية. ويتم الآن السعي للحصول على أموال من أجل الشروع في العمل في مجال خدمات الملاحة الجوية، والذي أشار مستوى عدم الامتثال الملحوظ في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى الحاجة العاجلة إلى التحسين.

٣-١ ثم يتم بعد ذلك إدخال الاتساق على لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية وإدراجها في اللوائح الوطنية لدى الدول الأعضاء في النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة، مما يخلق درجة رفيعة من التوحيد في الإقليم والسماح بالدعم المشترك في تلبية تعهدات السلامة والتصديق لدى سلطات الطيران المختلفة.

٤-١ وبالإضافة إلى أنشطة الاتساق، يقوم النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة بتشجيع وتنفيذ الكثير من المبادرات الأخرى لرفع درجة مستوى السلامة في إقليم أمريكا اللاتينية، بما في ذلك تدريب مفتشي الطيران المدني الحكوميين وتقديم المساعدة الفنية للدول.

٥-١ ويتمثل النشاط الآخر للنظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة في تبادل معلومات السلامة. وعلى سبيل المثال، يُزوّد برنامج التبادل بيانات التفتيش على سلامة ساحة وقوف الطائرات (IDISR) الدول بسبيل واضحة لتقييم نتائج عمليات تفتيش السلامة التي تقوم بها سلطات الطيران.

٦-١ وختاماً، فإن أحد أهم الإجراءات في الإقليم هي تشجيع التصديق المتعدد الأطراف لمنظمات الصيانة المقررة. وثمة الآن اتفاق ساري المفعول يسمح بتصديق هيئات الصيانة بواسطة فريق مدققين متعدد الجنسيات يتكون من خبراء تُعيرهم الدول الأعضاء.

٧-١ ومؤخراً، قدّمت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، في مؤتمر الايكاو العالمي السادس للنقل الجوي، ورقة عمل تصف نتائج دراسة بشأن التأثير المالي الناجم عن النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (ATConf/6-WP/58). وبالإضافة إلى الفوائد الفنية للنظام الإقليمي، فقد وُفرت أعماله على الدول الأعضاء ٠٣٠ ٧١٧ ١٣ دولار أمريكي. ووفقاً لما

نصت عليه الورقة، فقد تم توفير هذا المبلغ بواسطة اتباع أنشطة النظام الإقليمية للتعاون في مراقبة السلامة: أي التدريب وتقديم المساعدة للدول، ووضع لوائح للطيران لأمريكا اللاتينية وتصديق هيئات الصيانة المقررة.

٨-١ وفي عام ٢٠٠٥، شرعت الايكاو في تنقيح الخطة العالمية لسلامة الطيران، التي نُشرت لأول مرة في عام ١٩٩٧. وتمثلت إحدى استنتاجات الفريق المخصص الذي نَفَح الخطة العالمية لسلامة الطيران في التوصية بإنشاء فرق إقليمية لتشجيع تدابير مراقبة السلامة حسب ما ورد في خريطة السلامة الجوية العالمية. ولقد وجب تشكيل هذه الفرق من هيئات الطيران المدني والمنظمات الإقليمية المتعددة الجنسيات وممثلين عن قطاع الطيران، وهي تتلقى الدعم من مكاتب الايكاو الإقليمية ذات الصلة لكي تضم جهودها بعضاً إلى بعض لضبط المخاطر في الإقليم.

٩-١ واعتباراً من النصف الثاني من عام ٢٠٠٨، نجح مكتب الايكاو الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC) والمكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية (SAM)، في تشكيل فريق للأمريكتين عقد أول اجتماع للفريق الإقليمي للسلامة الجوية - الأمريكتان، من ١٠ إلى ١٤ نوفمبر ٢٠٠٨ في بونتاريناس، بكوستا ريكا. وفي ذلك الاجتماع، أُقرت صلاحيات الهيكل التنظيمي للفريق وأعدّ برنامج العمل والاجتماعات للسنوات المقبلة. ولقد أصبح الفريق الإقليمي للسلامة الجوية - الأمريكتان أول فريق إقليمي من نوعه في العالم.

١٠-١ وتتكون اللجنة التنفيذية التوجيهية للفريق الإقليمي للسلامة الجوية - الأمريكتان من رئيسين شريكين، يُمثلان الدول والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران. وينتمي الرئيسان المشاركان الحاليان إلى جامايكا ورابطة أمريكا اللاتينية والكاريبي للنقل الجوي (ALTA). ولدى الفريق أربعة نواب رئيس، وهم حالياً من البرازيل وشيلي وكوستاريكا والولايات المتحدة ويمثلون دول أمريكا الشمالية ومنطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية، ومن المديرين الإقليميين لمكاتب الايكاو لأمريكا الشمالية ومنطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية (ويقوم المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية ومنطقة الكاريبي بأعمال السكرتارية) وموظف من إدارة الملاحة الجوية بالايكاو يُمثل مقر الايكاو.

١١-١ ويشمل الأعضاء الآخرون للفريق الإقليمي لسلامة الطيران - الأمريكتان (RASG-PA ESC) مايلي : شركة إيرباص، ومجلس المطارات الدولي ، وشركة بوينغ، ونظام مراقبة سلامة الطيران وأمنه في الكاريبي (CASSOS)، ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA).

١٢-١ ومنذ إنشاء الفريق الإقليمي لسلامة الطيران - الأمريكتان، فقد اضطلع هذا الفريق بسلسلة من المبادرات، وأساساً في المجالات التالية: الخروج عن المدرج، وفقدان السيطرة أثناء الطيران، وارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة، والتي تم تحديدها كأولويات على أساس تحليل بيانات مخاطر الوقائع والحوادث.

١٣-١ ووفقاً للالتزام الصارم من هذا الفريق بمفاهيم الخطة العالمية لسلامة الطيران، فقد تناول مجالات القلق الثلاثة هذه بواسطة إعداد مبادرات لتعزيز السلامة وخطط تنفيذ مفصلة في إطار قيادة منسقة وطوعية للعاملين الذين يُرشحهم الأعضاء.

١٤-١ وإحدى أهم النتائج المفيدة التي قدّمها الفريق الإقليمي لسلامة الطيران - الأمريكتان هي تقريره السنوي بشأن السلامة، والذي نُشرت طبعته الثالثة في مايو ٢٠١٣. ويتضمن التقرير معلومات وبيانات إحصائية بشأن وقائع وحوادث الطيران في إقليم الأمريكتين.

٢ - المناقشة

١-٢ لا تعود المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية بالفائدة على الدول فحسب بواسطة مساعدتها في حل الشواغل الكبيرة الخاصة بالسلامة، إذ تقوم أيضاً بتخفيض تكاليف إجراءات الرقابة والتصديق، وتجميع الموارد البشرية الشحيحة بصورة مستمرة، وتوفير سبيل موثوق للبقاء على حداثة معايير الطيران مع أحدث التعديلات المُدخلة على ملاحق إتفاقيات الطيران

المدني الدولي، فضلاً عن خلق بيئة مواتية للرقابة بواسطة المشغلين الجويين الذين يعملون على المستوى العالمي بصورة متزايدة. وينبغي لأي تعديل للقرار ٣٧-٨ أن يُحافظ على المفهوم الأصلي للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وألا يقوم بمجرد تناوله كخيار للدول في التصدي للشواغل الكبيرة الخاصة بالسلامة.

٢-٢ وبالمثل، تُوفر المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران محفلاً لمناقشة المعلومات والبيانات وتبادلها ضمن مجتمع الطيران المدني. وهي تُساعد الايكاو والدول في تنفيذ الخطة العالمية لسلامة الطيران، ولذا ينبغي المُضي في تعزيز دورها الخاص بمراقبة السلامة.

- انتهى -