



## المؤتمر العالمي للنقل الجوي

### الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ١ من جدول الأعمال: استعراض شامل للاتجاهات والتطورات  
٢-١: مجالات أخرى لأعمال الايكاو قد ينجم عنها تأثير اقتصادي

### الجدوى الاقتصادية للنظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة

(مقدمة من ٢٢ دولة عضوا في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني<sup>٢</sup>)

#### الموجز التنفيذي

تتضمن ورقة العمل هذه معلومات بشأن نتائج دراسة الجدوى الاقتصادية للنظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة، وتتناول التأثير الاقتصادي على الدول والمشغلين.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى القيام بما يلي:

أ) النظر في المعلومات والتقييمات الواردة في هذه الورقة؛

ب) إقرار الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٣؛

ج) اعتماد التوصيات الواردة في الفقرة ٤.

يمكن الاطلاع على المواد المرجعية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي على الموقع:

[www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)

المراجع:

#### ١- المقدمة

١-١ اتخذ قرار خلال الاجتماع الخامس الذي عقدته سلطات الطيران المدني في عام ١٩٩٦ باعتماد تدابير لغرض إنشاء هيئة متعددة الجنسيات أو إقليمية لمراقبة السلامة من أجل تحسين الامتثال للقواعد القياسية والممارسات الموصى بها.

٢-١ وفي هذا الإطار، وقعت الإيكاو ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني مذكرة تفاهم في مونتريال بكندا في ١٠/١٩٩٨. وتنص مذكرة التفاهم هذه على أن لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني هي المسؤولة عن التوصل إلى اتفاق

<sup>١</sup> النسخة الاسبانية قدمتها لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

<sup>٢</sup> الأرجنتين، أروبا، اكوادور، أوروغواي، باراغواي، البرازيل، بليز، بنما، بوليفيا، بيرو، جامايكا، الجمهورية الدومينيكية، السلفادور، شيلي، غواتيمالا، فنزويلا، كوبا، كوستاريكا، كولومبيا، المكسيك، نيكاراغوا، هندوراس.

بين دول أمريكا اللاتينية وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي في القارة الأمريكية من أجل تنفيذ النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة والمشاركة فيه.

٣-١ إلا أن النظام لم يبدأ رسمياً أنشطته إلا مؤخراً في عام ٢٠٠٢، وذلك بعد أن بلغ عدد البلدان الأعضاء فيه ١٠ بلدان. ويبلغ حالياً عدد الدول الأعضاء ١٢ عضواً.

٤-١ ويتضمن اتفاق العضوية الذي توقعه الدول مادتين هما حجر الزاوية في تنفيذ أنشطة هذا المشروع، وهما المادة الثانية التي تنص على مواءمة المعايير والاجراءات التي تتسق على أساسها الدول أنظمتها واجراءاتها المتعلقة بالسلامة، والمادة الثالثة تنص على أن تتعهد الدول بدعم النظام بالخبراء عندما يطلب إليها ذلك.

٥-١ ونجح النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة على مدى العشر سنوات الماضية في وضع استراتيجية لمواءمة المعايير والاجراءات التي تستند إلى قواعد الملاحة الجوية في أمريكا اللاتينية، كما وضع الأساس اللازم لإنشاء آلية إقليمية فعالة لمراقبة السلامة من خلال سلسلة من الأنشطة المتعددة الجنسيات.

٦-١ وحققت المنطقة الآن درجة عالية من تنسيق المعايير، بالإضافة إلى المصادقة على الأفرقة المتعددة الجنسيات، بدءاً بمراكز الصيانة ثم مراكز التدريب لاحقاً، وستواصل هذه العملية لتشمل المجالات الأخرى كذلك.

٧-١ وأسفر الاتجاه السائد في مجال سوق النقل الجوي الدولي نحو الاتفاقات الجوية التجارية الأكثر انفتاحاً والحد من تدخل السلطات عن زيادة المنافسة بين شركات الخطوط الجوية، حيث تقوم وفورات الحجم بدور رئيسي. وبإمكان الدول أن تشارك في هذه العملية عن طريق تيسير إبرام الاتفاقات المتعددة الجنسيات التي ينشأ عنها انخفاض التكاليف من خلال تقادي ازدواجية الجهود. ومن وجهة النظر هذه، يقوم النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة بدور هام جداً في تنمية قطاع الطيران في أمريكا اللاتينية بطريقة آمنة وفعالة.

## ٢- تحليل تكاليف - وفوائد النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة

١-٢ يتمثل النموذج المعتمد في تقدير العوائد التي تحققها الدول الأعضاء في تحديد التكاليف أو العوائد المباشرة المستمدة من عمليات المصادقة ومساعدة الدول والتدريب وكذلك وضع المعايير وتحديثها عن طريق هذا النظام، مقارنة بالتكاليف التي ربما كانت ستتكبدها الدول الأعضاء باستخدام آليات بديلة، لا سيما أسعار السوق التي تدفعها لو لم يكن النظام الإقليمي موجوداً ولو كانت كل دولة تقوم بعمليات وضع المعايير والمصادقة الخاصة بها بنفسها.

٢-٢ ويتمثل التصور الأول في انعدام النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة، حيث تضطر الدول منفردة إلى وضع القواعد الخاصة بها واقتناء المواد التدريبية من السوق، في حين يفترض التصور الثاني ما يمكن أن تكون عليه الحالة في ظل وجود النظام.

٣-٢ ويتم قياس التكاليف والفوائد بالنظر إلى أربع خدمات يقدمها النظام، ألا وهي: التدريب، وتقديم المساعدة إلى الدول، وإصدار قواعد الملاحة الجوية في أمريكا اللاتينية، ومنح الشهادات لمنظمات الصيانة المعتمدة.

٤-٢ وتظهر نتائج الدراسة من خلال نوعين من التحليل، الكمي والنوعي.

٥-٢ ومن وجهة النظر الكمية، تسفر نتائج التحليل عن الاستنتاجات التالية:

أ) سمحت إدارة النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة بإنتاج مواد مشهود لها بنوعية عمليات التفتيش والشفافية في معالجة المسائل المتعلقة بالسلامة، مثل برنامج تبادل بيانات التفتيش على سلامة الطائرات؛

(ب) وتشمل أيضا أنشطة المصادقة والإشراف المتعددة الجنسيات التدريب على عمل المفتشين. ففي كل نشاط من الأنشطة المتعددة الجنسيات المتعلقة بالتصديق والمراقبة، يتم إنشاء فريق من بين الأشخاص المدرجين في سجل مدققي قواعد الملاحة الجوية في أمريكا اللاتينية، ثم يُفسح المجال للدول حتى تتمكن من إيفاد مفتشيها للمشاركة في العملية واكتساب خبرة في مجال العمل هذا؛

(ج) وبفضل المساعدة المقدمة للدول، تسنى حصر القدرات المتاحة على المستوى الإقليمي، وهو ما سيسمح بتحسين التكامل والإمكانيات، ومن ثمة تصبح المنطقة في غنى عن المدققين الخارجيين؛

(د) ومواءمة القواعد بالإضافة إلى تدريب الاختصاصيين بطريقة موحدة تنشأ عنه فوائد تتمثل في تيسير الاستفادة من قدرات هؤلاء المتخصصين، الأمر الذي يمثل بدوره ربحا للوقت، وفي إعداد وثائق موحدة. وينشأ عن ذلك تحسين مستوى السلامة في الدول وفي المنطقة، مما يجعلها أكثر قدرة على منافسة المناطق الأخرى.

(هـ) ومن الواضح أن مشغلي شركات الطيران سيجنون فوائد من ذلك منها الزيادة في الطلب نتيجة لنظرة المستعملين النهائيين للنظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة، وتحسين نوعية السلامة نتيجة لمواءمة القواعد؛

(و) هذه الدراسة ليست تقييما كميا للتعاون الذي تعرضه الإيكاو للمساعدة إداريا وفنيا في تنفيذ النظام الإقليمي، الذي سيقدمه مباشرة المنسق العام (منسق الإيكاو في ليما) والمراقب الإقليمي لسلامة الطيران، على التوالي.

وأسفر التحليل من وجهة النظر الكمية على النتائج التالية:

٦-٢

(أ) تم التوصل إلى حساب تكاليف تنظيم مختلف أنشطة الانتاج لتوليد منتجات النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة، كل نشاط على حده والأنشطة ككل، وكذلك حساب تكاليف إنجاز تلك الأنشطة في حالة عدم وجود النظام. وأظهرت النتيجة أنه من الممكن بفضل هذا النظام تحقيق وفورات قدرها ٠٣٠ ٧١٧ ١٣ دولار من دولارات الولايات المتحدة.

(ب) ومن الضروري أيضا اعتبار أن المشغلين ومراكز الصيانة وموظفي الملاحة الجوية ومستعملي النظام الآخرين سيحققون وفورات في التكاليف بفضل هذا النظام. ولذلك فإن التقييم الحالي لهذه المنافع لا يبين قيمتها الكاملة.

النواتج	التكلفة في حالة عدم تطبيق النظام	التكلفة في حالة تطبيق النظام	الوفورات
التدريب	2.060.570	927.985	1.132.585
المساعدة المقدمة للدول	260.000	119.350	140.650
انتاج قواعد الملاحة الجوية في أمريكا اللاتينية	15.137.333	2.236.732	11.806.406
منح الشهادات لمنظمات الصيانة المعتمدة	881.870	244.481	637.389
المجاميع	18.339.773	3.528.548	<b>13.717.030</b>

ملاحظة: المبالغ بدولارات الولايات المتحدة

٧-٢ يرى المشغلون أن تكاليف الحصول على الشهادات قد انخفضت كثيرا نتيجة لعمليات التدقيق التي يجريها الفريق المتعدد الجنسيات، والتي يحصلون بفضلها على شهادات من الدول الأخرى التي هي أطراف أيضا في النظام. وينعكس أيضا انخفاض التكاليف في عدد ساعات العمل لكل موظف يعين في عمليات التدقيق المتعددة عندما يكون الغرض منها تحقيق النتيجة نفسها.

٨-٢ وستزداد كثيرا الفوائد النوعية والكمية التي تجنيها الدول والمشغلون بازدياد عدد الأنشطة المنفذة في إطار النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة، وكذلك عندما تظهر نتائج القواعد الموحدة المتعلقة بتبادل السلع والخدمات بين المشغلين.

### ٣- الاستنتاجات

١-٣ سمح النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة منذ إنشائه للدول المشاركة بتوفير مبالغ كبيرة في التكاليف، عادت بدورها بمنافع كبيرة على المشغلين الذين تمكنوا منذ عهد قريب فقط من تقييم هذه النتائج.

٢-٣ ولولا هذا النظام ما كان يمكن توفير التدريب وتقديم المساعدة للدول، والقيام بالأنشطة المتعددة الجنسيات والتنفيذ وتنظيم الحلقات الدراسية والأنشطة الأخرى، ولولاها لتكبدت معظم الدول تكاليف باهظة.

٣-٣ وقد تم إعداد قائمة من المهنيين المرموقين في مجال الملاحة الجوية، إلى جانب توحيد التدريب والخبرة على الصعيد الإقليمي. وهذا ما سيبسر التعاون بين الدول على الصعيد الإقليمي.

### ٤- التوصيات

١-٤ يُقترح تقديم التوصيات التالية لينظر فيها المؤتمر:

(أ) أن تواصل الإيكاو تشجيع ودعم أفرقة السلامة الإقليمية وتسليمها المزيد من المسؤوليات، وأن تُحدّث إرشاداتها لمواجهة التغييرات التي تحدث في الدول والمناطق دون الإقليمية وتلبية احتياجاتها؛

(ب) أن تعزز الدول مشاركتها الفعلية في أفرقة السلامة الإقليمية، وتضفي طابعا مؤسسيا على هذه النظم بحيث تكون في شكل أفرقة إقليمية متعددة الجنسيات، وتحدد أهدافا ومؤشرات إدارية محددة.

— انتهى —