



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٣ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية

الاعتراف بالشهادات المتعددة البلدان

(ورقة مقدمة من شيلي، وبدعم من الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وسورينام وفنزويلا)

الموجز التنفيذي

يقرُّ الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة الجوية (SRVSOP)، كمؤسسة إقليمية لمراقبة السلامة في أمريكا اللاتينية، بضرورة خفض ازدواجية الأنشطة في مجال ترخيص ومراقبة مؤسسات الصيانة المعتمدة (AMOs) ومؤسسات التدريب المعتمدة (ATOs)، وذلك للإسهام في النهوض بقطاع الطيران وتعزيز السلامة على المستوى العالمي من خلال تطبيق معايير وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو بغرض تنفيذ هذه الأنشطة.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) دعم الإيكاو في اتخاذ الإجراءات اللازمة لتأسيس إطار عالمي لترخيص ومراقبة مؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة، على أساس تنسيق الشروط والإجراءات التنظيمية لتنفيذ هذه الأنشطة على المستوى الإقليمي؛
- ب) حثّ الدول المتعاقدة والمؤسسات الإقليمية في جميع أنحاء العام على التوقيع على اتفاقات تسمح بالاعتراف المتبادل بمؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة تقادياً لازدواجية الجهود والإسهام في النهوض بقطاع الطيران على الصعيد العالمي؛
- ج) حثّ الدول على تحديد مهل زمنية محددة من أجل تنسيق لوائحها التنظيمية، على أساس القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملاحق بالاتفاقية، بما يسمح بتوحيدها ويساعد على اتخاذ إجراءات تشمل عدة بلدان لترخيص ومراقبة هذه المؤسسات.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين "السلامة" و "سعة وكفاءة الملاحة الجوية".
الآثار المالية:	وفورات في الموارد المخصصة لإجراءات الترخيص والمراقبة.
المراجع:	الملحق الأول - "إجازة العاملين" الملحق الثاني - "قواعد الجو" الملحق السادس - "تشغيل الطائرات" الملحق السابع - "علامات الجنسية وتسجيل الطائرات" الملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران" الملحق الرابع عشر - "المطارات" الملحق السادس عشر - "حماية البيئة" الملحق الثامن عشر - "النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو" الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (Doc 7300)، "تقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة (٢٠١٥)" (Doc 10046)

١- المقدمة

١-١ انعقد المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة في مونتريال بكندا من ٢ إلى ٥/٢/٢٠١٥، وأقرّ بموجب الاستنتاج ١/٣ بأنه ينبغي للإيكاو أن تحدّد بالتعاون مع الدول المتعاقدة إطاراً دولياً وتتخذ مبادرات إقليمية للمساعدة على خفض ازدواجية الأنشطة في مجال ترخيص ومراقبة مؤسسات الصيانة المعتمدة.

٢-١ ومن الجهات التي كانت ممثلة أيضاً في هذا المؤتمر هناك إدارة الطيران الاتحادية التي قدمت ورقة عمل تُوضح أنه في ضوء عولمة قطاع الطيران الدولي، تخضع مؤسسات تقديم الخدمات، مثل مؤسسات الصيانة المعتمدة، لمجموعة واسعة من إجراءات الترخيص والمراقبة بموجب مختلف الخطط التنظيمية من جانب هيئات الطيران المدني للدول التي قدمت فيها طلبات في هذا الشأن. وهو ما لا يتجلى بالضرورة من خلال تحسين مستوى السلامة، بل على العكس، من خلال إنفاق الموارد المخصصة للدول وقطاع الطيران، مع ما يوازي ذلك من ازدواجية المهام. وبناءً عليه، كان هناك اقتراح بضرورة وضع استراتيجيات جديدة للنظر في إيجاد سبل أخرى تتسم بالكفاءة لإجراء المراقبة والترويج لتطوير مؤسسات قطاع الطيران.

٣-١ وبالرغم من إبرام دول عديدة لاتفاقات ثنائية بغرض خفض ازدواجية الأنشطة، إلا أن الوضع أصبح يشكل باستمرار مصدر استهلاك لموارد الدول وقطاع الطيران، ليس بالنسبة لمؤسسات الصيانة المعتمدة فحسب، بل ولمؤسسات التدريب المعتمدة أيضاً. وقد تفاقمت هذه المُعضلة في ضوء فرض شروط تنفيذ نظم إدارة السلامة على هذه المؤسسات.

٤-١ ومن جهة أخرى، قام الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة، الذي يضم ١٢ دولة من دول أمريكا اللاتينية، يسري عليها هي الأخرى هذا الواقع، بإنشاء استراتيجية في إطار مهمته لتقديم المساعدة للدول تنص على أن الخطوة الأولى لتفادي ازدواجية الجهود والموارد فيما بين الدول التابعة له هي وضع لوائح مشتركة وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملاحق باتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)، والمسماة "اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية"، وذلك للتسهيل بتنفيذ الإجراءات التي تطبقها سلطات الطيران المدني وقطاع الطيران بموجب النهج ذاته تنفيذاً يتسم بالأمن والكفاءة.

٥-١ وفي هذه الاتجاه، تم إعداد اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية لتحقيق مستوى رفيع من الاتساق واستخدام القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملاحق بالاتفاقية وتحليل النماذج التنظيمية التي اعتمدها دول أخرى لديها صناعات هامة في مجال الطيران كأساس لتطويرها وتحديثها.

٦-١ وقد أصدر الجهاز الإقليمي المذكور حتى الآن ٣٦ لائحة تنظيمية تتناول الشروط المنصوص عليها في الملحق الأول "إجازة العاملين" والملحق الثاني "قواعد الجو" والملحق السادس "تشغيل الطائرات" والملحق السابع "علامات الجنسية وتسجيل الطائرات" والملحق الثامن "صلاحية الطائرات للطيران" والملحق الرابع عشر "المطارات" والملحق السادس عشر "حماية البيئة" والملحق الثامن عشر "النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو" والملحق التاسع عشر "إدارة السلامة" باتفاقية الطيران المدني الدولي. وبالمثل، وسعيًا لإكمال هذا الإجراء وتحقيق تنفيذ أفضل من جانب الدول الأعضاء فيه وقطاع الطيران، أصدر ١٠ أدلة و ٣٨ تعميماً استشارياً و ٤ كتيبات إرشادية بشأن الترخيص المتعدد البلدان إلى جانب ٢٨ قائمة من قوائم مراجعة الامتثال تستخدمها الدول للإبلاغ عما تُحرزه من تقدم بشأن تنسيق اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية. وهو ما من شأنه أن يساعد الدول على معالجة العنصر الحاسم ٢ (اللوائح) والعنصر الحاسم ٥ (الإرشادات الفنية) أثناء قيامها بعملية التنسيق.

٧-١ بالإضافة إلى ذلك، فإن الجهاز الإقليمي المذكور يوفّر التدريب لهيئات الطيران المدني وقطاع الطيران لمعالجة العنصر الحاسم ٤، على أن تُترك للدول مسؤولية تطبيق العناصر الحاسمة للتنفيذ (العنصر الحاسم ٦ والعنصر الحاسم ٧ والعنصر الحاسم ٨) والامتثال لها.

٢- الشهادات المتعددة البلدان في إطار الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة

١-٢ بفضل التقدم الذي أحرزته الدول في تنسيق اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية، حيث يبلغ حالياً ٧٣ في المائة كمتوسط عالمي (إجازة العاملين/عمليات الطيران/صلاحية الطائرات للطيران) واتّفق على أن يتم ذلك في

مارس ٢٠١٧، تمكنت الدول من اتخاذ إجراءات أكثر طموحاً مثل التوقيع على اتفاقيات متعددة البلدان للتعاون الفني للاعتراف المتبادل بالشهادات المتعددة البلدان التي تصدرها أفرقة تفتيش متعددة الجنسيات تُعنى باللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية في المجالات التالية:

أ) مؤسسات الصيانة (LAR 145)؛

ب) مراكز التدريب في مجال الطيران المدني (LAR 141 و LAR 142 و LAR 147)؛

ج) مراكز الفحص الطبي في مجال الطيران (LAR 67).

٢-٢ وقد بدأ الترخيص المتعدد البلدان لمؤسسات الصيانة في عام ٢٠١٢ بموجب هذا الاتفاق، حيث مكن من تعزيز أنشطة الترخيص والتجديد في إطار بيئة متعددة البلدان، وتقادي ازدواجية الجهود وتحقيق الامتثال الصارم للقواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملاحق باتفاقية الطيران المدني الدولي.

٣-٢ وبالنسبة لمؤسسات الصيانة المعتمدة حصلت ٤ مؤسسات للصيانة في أمريكا اللاتينية حتى الآن على الشهادة المتعددة البلدان:

أ) شركة LAN في بيرو.

ب) شركة AEROLANE في إكوادور.

ج) شركة LAN في كولومبيا.

د) شركة CMR SAS في كولومبيا.

٤-٢ وبالمثل، بدأ الجهاز الإقليمية للتعاون في مراقبة السلامة عملية ترخيص مؤسسة الصيانة *Division Turbos SRL* في الأرجنتين.

٥-٢ وبالنسبة لمراكز التدريب، يُتوقع أن تُمنح في هذه السنة أول شهادة متعددة البلدان من فئة LAR 141 لمركز التدريب في إكوادور. وقد وردت طلبات أخرى سيتم معالجتها في عام ٢٠١٧.

٣- الاعتراف بالشهادات المتعددة البلدان على المستوى العالمي

١-٣ يعتبر إنشاء إطار دولي للترويج للمبادرات الإقليمية ضمن الأولويات وذلك للمساعدة على خفض ازدواجية الأنشطة المرتبطة بمراقبة الهيئات مثل مؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة، بما يسمح بإجراء إدارة تتسم بالكفاءة والتنظيم الجيد لأنشطة المراقبة وفقاً للوائح تنظيمية منسقة تستند إلى القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملاحق بالاتفاقية. ومن شأن هذا الإطار أن يساعد جميع الدول على استخدام مواردها بشكل أكثر كفاءة وتقليص عدد عمليات التفتيش وتمكين قطاع الطيران من القيام بأنشطة وفقاً لجدول زمني شفاف ويمكن إدارته في مجال المراقبة.

٢-٣ وبالمثل، يمكن لإجراء عمليات تفتيش متعددة البلدان في إطار معايير التقييم الموحدة أن يساهم في تعزيز السلامة. وختاماً، هناك شعور بأنه من شأن إجراءات الترخيص والمراقبة في بيئة متعددة الجنسيات أن تعود على قطاع الطيران وهيئات الطيران المدني في جميع أنحاء العالم بالمنافع التالية:

على مستوى قطاع الطيران

أ) في إطار عملية موحدة، يمكن لمؤسسة من المؤسسات أن تحصل على إذن دول متعاقدة أخرى لدى الإيكاو موقّعة على اتفاقات متعددة البلدان، وبالتالي تقادي ازدواجية الجهود (من حيث ساعات عمل الموظفين وإعداد الوثائق) وتحقيق وفورات هائلة في التكاليف، مما ينتج عنه زيادة الأرباح التي يمكن استثمارها في تعزيز السلامة.

ب) تقييم المؤسسة والإشراف عليها وفقاً لمعايير وإجراءات موحدة تستند إلى القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الاتفاقية وكذلك لأفضل الممارسات المتعلقة بالتدقيق المتبادل فيما بين الدول وبالتالي زيادة الشروط وتنوعها في بعض الحالات.

ج) من شأن النهج المتعدد البلدان أن يمكن المؤسسات من توسيع نطاق خدماتها المقدمة إلى طائرات مسجلة في جهات أخرى، وهو ما يؤدي إلى زيادة الأرباح والقيام بدور أكبر في أسواق الطيران.

على مستوى هيئة الطيران المدني والدولة

أ) الترويج لتطوير أنشطة الترخيص والمراقبة في بيئة متعددة الجنسيات؛

ب) الترويج للنهوض بالمؤسسات الوطنية للحصول على معايير عالية من حيث الجودة وتحقيق السلامة على المستوى العالمي؛

ج) الاستفادة المثلى من كفاءات المفتشين الحكوميين من خلال تطبيق أفضل الممارسات في مجالي الترخيص والمراقبة ضمن إجراءات موحدة؛

د) زيادة معدل الامتثال الفعال للعناصر الحاسمة في النظام السلامة الوطني فيما يخص إجراءات الترخيص والمراقبة.

- انتهى -