



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٤ : برنامج المساعدة الفنية

تنسيق اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية

(مقدمة من إكوادور، بدعم من بوليفيا والبرازيل وكولومبيا وغواتيمالا وغيانا والمكسيك وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية))

الموجز التنفيذي

تقدم ورقة العمل هذه إلى الجمعية العمومية بياناً بالتقدم المحرز في تنسيق اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية، والتي أعدها الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP) بوصفه المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة في أمريكا اللاتينية، كما تعرض الورقة المنافع التي تعود على الدول من اعتماد و/أو تنسيق هذه اللوائح.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بالإجراءات التالية:

(أ) الإحاطة علماً بورقة العمل هذه؛

(ب) دعم والإقرار بالعمل الذي يقوم به الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP) من أجل تطوير قدرة اللوائح، وذلك لمنفعة الدول لتمكينها من الحصول على لوائح قوية ومحدثة، الأمر الذي يفضي بطريقة متكاملة ومباشرة إلى تنفيذ إدارة السلامة على المستويين الإقليمي والعالمي؛

(ج) التصديق على اعتماد أو تنسيق لوائح الطيران المدني في أمريكا اللاتينية والدعوة إلى تنفيذها . ويقدم المرفق المعدلات التي حققتها دول إقليم أمريكا اللاتينية في تنسيق لوائح الطيران.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "الأمن".
الآثار المالية:	
المراجع:	

¹ النسخة باللغة الإسبانية مقدمة من إكوادور

١ - المقدمة

١-١ ترجع أصول اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية (LAR) إلى ما بُدّل من جهود من جانب الإيكاو وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ودول الإقليم المشاركة، والتي قامت في سياق مشروع (RLA/95/003) "تطوير استمرار صلاحية الطائرات للطيران وسلامتها في أمريكا اللاتينية"، بحشد مجموعة خبراء متعددي الجنسيات من الدول المشاركة، حيث عقدت المجموعة حوالي عشرة اجتماعات في الفترة ما بين ١٩٩٦ و ٢٠٠١ بهدف صياغة مجموعة من اللوائح التنظيمية للإقليم.

٢-١ ومن أجل ضمان استدامة الإنجازات التي حققها مشروع "RLA/95/003" بما يتعلق باعتماد نظام من اللوائح التنظيمية الموحدة في مجال مراقبة السلامة الجوية في الإقليم ومساائل أخرى ذات صلة بالاهتمامات المشتركة للدول، واستناداً إلى مشروع "RLA/99/901" الجديد، كشف الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP) عن الحاجة إلى إجراء من أجل وضع أساس لصياغة اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية، والتي أصبحت تُعرف باللائحة التنظيمية ١١ "LAR-11"، وهي عبارة عن قواعد لإعداد وإصدار وتعديل اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية، والتي تسمح بتفقيح وتعديل جميع اللوائح التنظيمية الحالية وفقاً للقواعد السارية.

٣-١ وجرى تنسيق اللائحة التنظيمية ١١ مع الجزء ١١ من مدونة القواعد الاتحادية (CFR) الصادرة عن إدارة الطيران الاتحادية (FAA) بالولايات المتحدة الأمريكية، ومع اللائحة التنظيمية ١١ "JAR 11" الصادرة عن هيئات الطيران المشتركة (JAA)، والتي تُسمى اليوم وكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA)، اللتين تقومان بمهام مماثلة بالامتثال لأحكام قرارى الإيكاو ٣-٢٩ و ٣-٣٣ و ١٤.

٤-١ بالإضافة إلى ذلك، وضع الجهاز الإقليمي استراتيجية بشأن إعداد وتنسيق واعتماد اللوائح التنظيمية، بما في ذلك إرشادات تقدم للدول لوائح نموذجية لتسهيل التوفيق بينها وبين اللوائح التنظيمية الواردة في القوانين الوطنية الخاصة بالدول المشاركة في الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة.

٢ - التحليل

١-٢ قام الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة، بوصفه المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية لأمريكا اللاتينية والذي يتألف من ١٢ دولة، بإعداد ٤٣ لائحة تنظيمية تتعلق بالسلامة في الإقليم، وهي حالياً سارية المفعول وتعكس أحدث التعديلات التي أُجريت على الملاحق باتفاقية الطيران المدني.

٢-٢ علاوة على ذلك، تجدر الإشارة إلى أن الأعمال التي يضطلع بها الجهاز الإقليمي فيما يتعلق باللوائح التنظيمية لا تقتصر فقط على وضع متطلبات تنظيمية تتعلق بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، بل تمتد إلى إعداد ونشر الإجراءات والقوائم المرجعية الموجهة إلى المفتشين الحكوميين، والكتب الدورية الاستشارية بخصوص مسائل متخصصة في قطاع الطيران مثل إجازة العاملين (PEL)، والسلامة التشغيلية (OPS)، وصلاحية الطائرات للطيران (AIR)، والمطارات والمساعدات الأرضية (AGA). بالتالي، تمتلك الدول التابعة للجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة كافة الأدوات الضرورية لوضع مختلف إجراءات الترخيص والمراقبة لمقدمي الخدمات الجوية.

٣-٢ ووفقاً للبيانات التي أفادت بها الدول، أحرز الجهاز الإقليمي حتى اليوم النسب التالية في تنسيق اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية وإجازة العاملين والسلامة التشغيلية وصلاحية الطائرات للطيران:



٤-٢ ويتناول المرفق بورقة العمل هذه تفاصيل حول أعمال التنسيق التي قامت بها كل دولة من الدول التابعة للجهاز الإقليمي في مجالات إجازة الأشخاص والسلامة التشغيلية وصلاحيات الطائرات للطيران. وتجدر الإشارة إلى أنه بدأ بالفعل تنسيق اللوائح الوطنية للدول المشاركة مع اللوائح التنظيمية المتعلقة بخدمات الملاحة الجوية والمطارات والخدمات الأرضية.

٥-٢ وتمكن الجهاز الإقليمي بفضل التقدم المحرز في تنسيق اللوائح التنظيمية من الاضطلاع بأنشطة متنوعة في تقديم المساعدة للدول منذ تأسيسه وحتى خلال جائحة فيروس كورونا. إلى جانب ذلك، ينشط الجهاز في دعم تعافي قطاع الطيران من خلال تعزيز السلامة عبر قيامه بالأنشطة التالية:

(أ) إجراء تدريب افتراضي للمفتشين وهيئات قطاع الطيران، يقوم به مدربون وخبراء إقليميون ممن لديهم احتياجات مماثلة فيما يخص الإجراءات واللوائح التنظيمية؛

(ب) تيسير المساعدة للمفتشين المتخصصين في التأهيل بواسطة أجهزة محاكاة الطيران، كون الدول تمتلك اللائحة التنظيمية ٦٠ "LAR 60" وما يرتبط بها من إجراءات؛

(ج) نشر وتوزيع منشورات إرشادية وكتب دورية تقدم المشورة حول إدارة التغيير ومؤسسات الصيانة المعتمدة (AMO) والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛

(د) تقديم المشورة بهدف تحسين التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة المتعلقة بالسلامة؛

(هـ) إجراء المراقبة عن بُعد القائمة على تحليل المخاطر لمؤسسات الصيانة المعتمدة ذات التراخيص المتعددة الجنسيات؛

(و) تطبيق أداة موحدة لقياس مدى فعالية نظم إدارة السلامة الخاصة بمقدمي الخدمات الجوية؛

(ز) تزويد الدول بأدوات المراقبة عن بُعد القائمة على تحليل المخاطر، كي تتمكن من الاستفادة إلى أقصى حد من الموارد المتوفرة، ومنح الأولوية للمجالات أو مقدمي الخدمات ذات المخاطر الأعلى.

٦-٢ وتحظى الدول التابعة للجهاز الإقليمي والتي قامت باعتماد أو تنسيق لوائحها التنظيمية بميزة وهي أن لوائحها يتم إعدادها واستعراضها وتحديثها بالاشتراك مع مجموعة من المختصين المؤهلين من كل دولة من الدول الأعضاء، ويتم ذلك في اجتماعات منتظمة تتعدد كي تظل اللوائح التنظيمية مواكبة لأحدث التعديلات التي تُجرى على الملاحق باتفاقية الطيران المدني. كما تستفيد هذه الدول من تجنب ازدواجية الجهود والاستفادة من الموارد إلى أقصى حد ممكن، حيث يتم التخلص من الاختلافات بصورة تدريجية، مما يتيح المجال للاعتراف بمراكز تشغيل الخطوط الجوية (AOCs)، والترخيص المتعدد الجنسيات لمؤسسات الصيانة المعتمدة (AMOs)، ومراكز التدريب للطيران المدني (CATCs) أو التصديق الآلي على الإجازات.

٣- الخلاصة

١-٣ ساهم الجهاز الإقليمي بالتعاون في مراقبة السلامة بشكل كبير على مدى أكثر من ١٨ عاما في تحسين مستويات مراقبة السلامة في الدول التابعة له، كما كانت له مساهمات هامة أيضا في وضع متطلبات الطيران المنسقة أو المشتركة، وقد

عاد ذلك بالنفع على كل دولة من الدول الأعضاء وعلى قطاع الطيران، الأمر الذي أفضل إلى تحقيق أفضل مؤشرات الامتثال للملاحق باتفاقية الطيران المدني ككل.

٢-٣ وفي السنوات الأخيرة، صار بإمكان العديد من الدول التباهي بهيكل تنظيمي ممتاز، يمتثل بنسبة مائة بالمائة للقواعد التي ينص عليها كل ملحق من الملاحق ذات الصلة. وبالمثل، استطاعت هذه الدول الحفاظ على حداثة المتطلبات الخاصة بها، إذ تجري معالجة هذه المتطلبات في إطار مختلف أفرقة الخبراء فيما يخص اعتماد التعديلات التي يتم إدخالها على الملاحق ذات الصلة.

٣-٣ كما أدى تطوير اللوائح التنظيمية إلى انخفاض ملحوظ في معدل حوادث الطيران في إقليم أمريكا الجنوبية، لا سيما في قطاع النقل الجوي التجاري.

المرفق

معدل تنسيق اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية، على النحو الذي أبلغته الدول التابعة للجهاز الإقليمي لمراقبة السلامة الجوية إلى أفرقة الخبراء

الدولة	معدل الاتساق في مجال إجازة العاملين	معدل التنسيق في مجال السلامة التشغيلية	معدل التنسيق في مجال صلاحية الطائرات للطيران	المعدل الجمالي
الأرجنتين	٨٧ بالمائة	٧٧ بالمائة	٩٤ بالمائة	٨٦ بالمائة
بوليفيا	١٠٠ بالمائة	١٠٠ بالمائة	٩٩ بالمائة	١٠٠ بالمائة
البرازيل	٨٧ بالمائة	٧٣ بالمائة	٩٤ بالمائة	٨٥ بالمائة
شيلي	٩٩ بالمائة	٩٨ بالمائة	٩٧ بالمائة	٩٨ بالمائة
كولومبيا	٩٨ بالمائة	٩٨ بالمائة	٨١ بالمائة	٨٤ بالمائة
كوبا	١٠٠ بالمائة	٧٨ بالمائة	٨٨ بالمائة	٨٩ بالمائة
إكوادور	١٠٠ بالمائة	٩٨ بالمائة	٩٦ بالمائة	٩٨ بالمائة
بنما	٨٤ بالمائة	٠ بالمائة	٨٤ بالمائة	٥٦ بالمائة
باراغواي	٩٨ بالمائة	١٠٠ بالمائة	٨٣ بالمائة	٩٤ بالمائة
بيرو	٩٩ بالمائة	٩٢ بالمائة	٩٦ بالمائة	٩٦ بالمائة
أوروغواي	١٠٠ بالمائة	١٠٠ بالمائة	١٠٠ بالمائة	١٠٠ بالمائة
فنزويلا	٩٩ بالمائة	٩٠ بالمائة	٩٤ بالمائة	٩٤ بالمائة
المعدل الإجمالي للدول	٩٦ بالمائة	٨٤ بالمائة	٩٢ بالمائة	٩١ بالمائة