



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٢: آليات تنفيذ التنسيق الإقليمي للسلامة والملاحة الجويين

الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP)، آلية إقليمية أنشئت بغرض تحسين السلامة التشغيلية في أمريكا اللاتينية

(مقدمة من بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وبدعم من أوروبا (مملكة هولندا)، بليز، البرازيل، كولومبيا، كوستاريكا، كوبا، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، السلفادور، غواتيمالا، غيانا، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، سورينام، أوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه عمل الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP) والمكاسب التي تحققت من خلال تنفيذ التدابير التي تكفل الاستخدام الفعال للموارد المتاحة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) الإحاطة علما بالأنشطة الرئيسية للجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة وتأثيرها على المنطقة، فضلا عن إمكانيات التعاون على الصعيد الإقليمي في تطوير مشاريع جديدة؛ و
- (ب) الاستمرار في دعم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) مثل الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي للسلامة.
الآثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	التقرير الختامي للدورة ٣٣ لمجلس الإدارة العامة للجهاز (JG/33)

¹ قدمت دولة بوليفيا المتعددة القوميات بالنسخة باللغة الإسبانية.

١- المقدمة

- ١-١ الجهاز الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة (SRVSOP) ينضوي في إطار المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، وتتألف عضوية الجهاز من ١٢ دولة: الأرجنتين، دولة بوليفيا المتعددة القوميات، البرازيل، شيلي، كولومبيا، كوبا، إكوادور، بنما، باراغواي، بيرو، أوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية، بالإضافة إلى مراقب من صناعة الطيران، شركة إيرباص.
- ٢-١ وتتمثل مهمة الجهاز في إنشاء وتشغيل نظام إقليمي لمراقبة السلامة في الأمريكتين، مع توفير الدعم التقني واللوجستي والإداري اللازم، وفقاً لأحكام السلامة الواردة في اتفاقية الطيران المدني الدولي وملحقاتها، وبما يتوافق مع برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP).
- ٣-١ ويدعم الجهاز دوله الأعضاء من خلال إعداد اللوائح التنظيمية والدورات التدريبية لمفتشي السلامة والموظفين الفنيين وإصدار الشهادات وأنشطة الرقابة التي تقوم بها فرق متعددة الجنسيات، ومن خلال تقديم المشورة للدول بشأن التغلب على أوجه القصور في السلامة، مما يؤدي إلى تحقيق وفورات مالية كبيرة للدول. وتُظهر تحليلات التكلفة والفوائد التي أجريت حتى الآن على خدمات ومنتجات الجهاز، وفقاً لتقديرات متحفظة للغاية، أن تشغيل النظام الإقليمي جلب فوائد في حدود ٣٥ مليون دولار أمريكي.

٢- الأنشطة الرئيسية للجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة

إعداد وتنسيق و/أو اعتماد اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية

- ١-٢ بدأ الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة في تطوير اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية في عام ٢٠٠٢. وحتى الآن، تم وضع ٤٨ لائحة في مجالات إجازات العاملين (PEL) والعمليات (OPS) وصلاحيات الطائرات (AIR) والمطارات والمساعدات الأرضية (AGA) وخدمات الملاحة الجوية (ANS). ويجري تحديث هذه اللوائح باستمرار وإتاحتها مجاناً للدول الأعضاء من خلال عمليتي التنسيق و/أو الاعتماد، بما يتوافق مع أحدث التعديلات على الملحقات ١ - إجازة العاملين، ٢ - قواعد الجو، ٣ - خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية، ٤ - خرائط الطيران، ٦ - تشغيل الطائرات، ٧ - علامات جنسية وتسجيل الطائرات، ٨ - صلاحية الطائرات للطيران، ١٠ - اتصالات الطيران، ١١ - خدمات الحركة الجوية، ١٢ - البحث والإنقاذ، ١٤ - المطارات، ١٥ - خدمات المعلومات الطيران، ١٦ - حماية البيئة، ١٨ - النقل الآمن للبضائع الخطرة عن طريق الجو و ١٩ - إدارة السلامة. ويتضمن هذا البرنامج أيضاً أدلة للمفتشين والكتب الإدارية الاستشارية ذات الصلة.

- ٢-٢ وتتولى أفرقة خبراء الجهاز الاضطلاع بالتعديلات على ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي، وبالتالي ضمان التنفيذ الفعال والإخطار المنسق بأي تحديثات ضرورية بشأن الامتثال والتغييرات. وبمجرد مناقشة القواعد الواردة في تعديلات ملاحق الاتفاقية في اجتماعات لجان خبراء الجهاز، يجري دمجها كمعايير في اللوائح التنظيمية للطيران ذات الصلة. وتتمتع هذه اللوائح بمعدل موافقة بنسبة ١٠٠ في المائة مع القواعد والتوصيات الدولية، مما يزود للدول الأعضاء ليس فقط بمجموعة حديثة وكاملة من اللوائح التي تعكس التقدم المحرز في ملاحق الاتفاقية، بل أيضاً بعملية مستدامة لتعزيز وتحديث هذه المجموعة من اللوائح.

- ٣-٢ وتجري حالياً موافقة اللوائح التنظيمية للطيران في أمريكا اللاتينية والوثائق المرتبطة بها مع الإرشادات الخاصة باستعراض أسئلة بروتوكول التدقيق بموجب نهج المراقبة المستمرة لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وبعد هذا التنسيق، سيكون لدى الدول مجموعة من اللوائح المتسقة مع أحكام ملاحق الاتفاقية، وإجراءات ووثائق الايكاو، وأفضل ممارسات الصناعة ومتطلبات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

برنامج تبادل بيانات التفتيش على سلامة ساحة وقوف الطائرات

٤-٢ يقوم برنامج تبادل بيانات التفتيش على سلامة ساحة وقوف الطائرات بجمع البيانات من أجل تخزين ومعالجة وتبادل معلومات السلامة بين الدول بشأن عمليات التفتيش السنوية على ساحات وقوف الطائرات للمشغلين الأجانب، بهدف الكشف عن أوجه القصور وتحديد الإجراءات التصحيحية المطلوبة على المستوى الإقليمي.

٥-٢ ويمكن للدول الأعضاء الوصول دون تكلفة إلى قاعدة بيانات عمليات التفتيش، كما أن مشاركتها ستتمكنها من الامتثال لمعايير الإشراف على المشغلين الأجنبي بموجب الملحق ٦، الجزء الأول، بالإضافة إلى جمع بيانات السلامة لاستخدامها في برامج السلامة الحكومية الخاصة بها.

اتفاقات التعاون الفني متعددة الجنسيات

٦-٢ تم توقيع اتفاقات تعاون فني متعددة الجنسيات بشأن منح الشهادات والإشراف على منظمات الصيانة، وتعليم الطيران المدني ومراكز التدريب والمراكز الطبية للطيران، مما إلى تحسينات كبيرة في الكفاءة.

٧-٢ وبفضل هذه الآليات تم الاستغناء عن الشهادات الدولية المتعددة المطلوبة من بعض مقدمي الخدمات (مثل مؤسسات صيانة الطائرات المعتمدة (AMO)، ومراكز التدريب للطيران المدني (CATCs))، واستبدالها بعملية اعتماد واحدة معترف بها من قبل الدول الأعضاء الأخرى في الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة. وحتى الآن، أكمل الجهاز بنجاح خمس عمليات اعتماد متعددة الجنسيات لمنظمات الصيانة، وهناك إجراءان مستمران لإصدار الشهادات لكنهما شارفا على الانتهاء.

تأهيل الكوادر الفنية وتدريبها

٨-٢ يعرض الجهاز على الدول، مجانبًا، مجموعة متنوعة من الدورات الفنية في مجالات إجازات العاملين (PEL) والعمليات (OPS) وصلاحية الطائرات (AIR) والمطارات والمساعدات الأرضية (AGA) وخدمات الملاحة الجوية (ANS). وفي السنوات الخمس الماضية، تم تنظيم دورات للمفتشين الحكوميين في صلاحية الطائرات وإجازات العاملين والعمليات والمساعدات الأرضية وخدمات الملاحة الجوية مرة واحدة كل سنة على الأقل.

٩-٢ وفيما يتعلق بالأنشطة التدريبية، قدم الجهاز للدول في الفترة من ٢٠١٣ إلى ٢٠٢١، أكثر من ٣٠ دورة في مختلف المجالات المتخصصة، ودرّب أكثر من ٦٥٠٠ مفتش في ١٢ دولة واعتمد أكثر من ٣٦ مدربًا متعدد الجنسيات.

١٠-٢ ولولا التوليد المستمر للكفاءات والقدرات في الدول نفسها الذي أدى إلى زيادة عدد المفتشين المؤهلين كمدربين، لما كان من الممكن تلبية الطلب الكبير على التدريب.

المساعدة للدول

١١-٢ يتمثل الغرض الرئيسي من الجهاز في دعم الدول الأعضاء في التغلب على أوجه القصور المكتشفة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

١٢-٢ ولهذه الغاية، يقدم الجهاز مساعدة تقنية مستمرة للدول التي تطلبها؛ فبين عامي ٢٠١٣ و ٢٠٢٢، تم تنفيذ أكثر من ٥٧٦ بعثة، بإجمالي ٥٤٩٧ يوم لجميع البعثات في ١٢ دولة، بالإضافة إلى المساعدة المقدمة عبر الإنترنت.

الدعم في تنفيذ مفهوم الملاحه القائمة على الأداء (PBN).

١٣-٢ لعب الجهاز دورًا قياديًا هامًا في دعم تنفيذ مفهوم الملاحه القائمة على الأداء في المنطقة. فقد تم حتى الآن إعداد ١٢ كتابًا دوريًا استشاريًا عن الملاحه القائمة على الأداء، بالإضافة إلى إجراءات الموافقة على مفتشي العمليات والصلاحية للطيران، وبالتالي منع أي نقص في المعرفة بين مفتشي السلامة حول كيفية الموافقة على عمليات الملاحه القائمة على الأداء من أن تصبح عائقًا أمام التنفيذ.

دعم إنشاء وتنفيذ نظم إدارة السلامة التشغيلية (SMS) من قبل مقدمي الخدمة.

١٤-٢ كجزء من مساعده المستمرة للدول الأعضاء، قام الجهاز بحملة لدعم مقدمي الخدمات في إنشاء وتنفيذ نظم إدارة السلامة التشغيلية، من خلال تقديم الدورات وحلقات العمل وإصدار الكتب الدورية الاستشارية في مختلف المجالات التقنية. وقد طور الجهاز أيضًا أداة لتقييم مؤشرات الامتثال والأداء لكل مكون، بهدف تحديد ما إذا كان كل مؤشر موجودًا وكافيًا وعمليًا وفعالًا. وعلى نفس المنوال، فإنه يقدم إرشادات بشأن ما يجب البحث عنه وبشأن معايير القبول لتعيين مؤشر الفعالية لكل مؤشر من مؤشرات الامتثال والأداء.

التخطيط الاستراتيجي للجهاز

١٦-٢ في الاجتماع العادي الثالث والثلاثين لمجلس الإدارة العام (JG / 33)، الذي عقد في ٥ مارس ٢٠٢٢ في مونتيفيديو، أوروغواي، تم تقديم اقتراح لمبادرة لضمان إعداد المبادئ التوجيهية الاستراتيجية وتحسين الكفاءة في تنفيذ أنشطة الجهاز.

١٧-٢ ولتنفيذ هذه المبادرة، اقترح الاستنتاج رقم JG 33/07 إنشاء مجموعة مخصصة من الأخصائيين المعيّنين من قبل الدول والأمانة العامة، لكي تقترح تقييمًا وتخطيطًا استراتيجيًا للنظام، وذلك لتوفير الأسس النظامية للمبادئ التوجيهية والأهداف والمؤشرات والغايات التي وضعها المجلس العام للجهاز.

١٨-٢ وستمكن هذه الرؤية الجديدة للجهاز من مواجهة التحديات الجديدة التي يطرحها التطور المستمر للطيران، وتزوده بالأدوات والموارد اللازمة لتنفيذ برامجها.

٣- المناقشة

١-٣ أثبت الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة أنه قدم المساعدة إلى الدول الأعضاء، واتباعًا للمبادئ التوجيهية المنصوص عليها في Doc 9734، دليل مراقبة السلامة، الجزء باء - إنشاء وإدارة نظام إقليمي لمراقبة السلامة، أنشأ نظامًا لإدارة الجودة والتعزيز المستمر للعمليات الرئيسية.

٢-٣ وقد ساعد الجهاز في تعزيز أنظمة مراقبة السلامة في الدول الأعضاء لأكثر من ٢٠ عامًا. وقدم مساهمة كبيرة في تطوير لوائح الطيران في أمريكا اللاتينية التي تمثل للقواعد والتوصيات الدولية لملاحق الاتفاقية؛ وأدلة مفتشي السلامة (العمليات، وصلاحية الطائرات، وإجازات العاملين وخدمات الملاحه الجوية)؛ بالإضافة إلى المواد الإرشادية ودورات مفتشي السلامة الحكوميين.

٣-٣ ينعكس عمل الجهاز في النتائج المحرزة على صعيد البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقا لنهج الرصد المستمر حيث بلغ معدل متوسط معدل التنفيذ الفعال في دول الجهاز ٨٤,٩٨ في المائة.

٤ - الخلاصة

١-٤ بناء على ما تقدم، يتضح أن الاستخدام التعاوني للموارد المحدودة يجعل من الممكن تحقيق نتائج أفضل وأجود من قيام فرادى الدول بوضع مبادرات أحادية وغير منسقة. إن مفتاح الحصول على نتائج إيجابية من التعاون هو تنسيق المعايير وضمان توفر الأموال للأنشطة.

٢-٤ ومن الضروري استكشاف بدائل جديدة لاجتذاب موارد إضافية من أجل ضمان استمرارية وتعزيز مشاريع التعاون الإقليمي، وبالتالي إتاحة توسيع نطاقها لتشمل المجالات ذات التطبيق الأقل فعالية على المستوى الإقليمي.

- انتهى -