

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية واللجنة الإدارية

البند ١٦: تحسين مراقبة السلامة

البند ٣٩: الميزانيات

اضفاء الصفة الاقليمية على السلامة

(مقدمة من (٢١) دولة عضو في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)

ملخص

تهدف هذه الورقة الى افادة جماعة الطيران الدولية بالعمل قيد التنفيذ الذي تضطلع به الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني في أمريكا اللاتينية فيما يتعلق بسلامة النقل الجوي الدولي وأهمية اضافة الصفة الاقليمية عليه لفائدة تلك الدول التي تشكل جزءا من مبادرات أو منظمات اقليمية شتى كما تتمكن من الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الواردة في الملاحق ١ و ٦ و ٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي.

١ - مقدمة

١-١ بذلت لجنة الطيران المدني في أمريكا اللاتينية في العقد الماضي وعلى سبيل الأولوية، جهودا كبيرة لرفع مستوى سلامة النقل الجوي امتثالا للمادة الخامسة من نظامها الأساسي الذي يعزز ويدعم، ضمن جملة أمور التعاون والتنسيق بين الدول من أجل التطوير المنتظم والاستخدام الأفضل للنقل الجوي ويشجع على تطبيق قواعد الايكاو القياسية وتوصياتها ويشجع على توقيع الاتفاقات بين الدول التي ستساهم في التنفيذ الأفضل لمواصفات الايكاو واعتمادها من حيث صلاحية الطائرات وصيانتها وعملياتها واصدار شهاداتها والتحقق في الحوادث.

٢-١ واقترحت الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ضمن هذا الاطار على الايكاو التوقيع على مذكرة تفاهم من أجل تعزيز "نظام التعاون الاقليمي لمراقبة السلامة". وعلى نفس المنوال فانها شجعت العمل الذي تضطلع به دول أمريكا الوسطى ضمن اتحاد سلامة الطيران في أمريكا الوسطى.

^١ توفر لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية النسختين الصادرتين باللغتين الانجليزية والأسبانية.

^٢ الأرجنتين، أوروبا، بوليفيا، البرازيل، شيلي، كولومبيا، كوستاريكا، كوبا، الجمهورية الدومينيكية، اكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، أوروغواي وفنزويلا.

٢- نظام التعاون الاقليمي لمراقبة السلامة

١-٢ اكتست مشكلة مراقبة السلامة في الاقليم أهمية خاصة واستلقت الانتباه في مختلف المحافل الدولية التي عقدتها الدول والمنظمات فيما يتصل بصناعة النقل الجوي في الاقليم، علاوة على اجتماع الهيئة التنفيذية للجنة الطيران المدني الرابع والأربعين في أمريكا اللاتينية (في اسنسيون بباراغواي من ١٤ الى ١٦/٥/١٩٩٦) والاجتماع الخامس لسلطات الطيران المدني في اقليم مكتب أمريكا الجنوبية (كوسكو، بيرو من ٥ الى ٧/٦/١٩٩٦) وسلّمت الاجتماعات الأخيرة بضرورة انشاء منظمة متعددة الجنسيات بغية الوفاء بالاحتياجات المشتركة للدول الأعضاء فيما يتصل بمراقبة السلامة.

٢-٢ وكانت بعض المشكلات التي حُددت في تلك المناسبة فيما يتعلق بوفاء الدول بالتزاماتها المتصلة بمراقبة السلامة تتصل بين جملة أمور بنقادم عهد التشريعات والقواعد القياسية والتنظيمات الأساسية والاجراءات المحددة والأدلة والارشادات والهيكل المؤسسية الادارية والتشغيلية غير الملائمة وغير الكافية والعاطلة وعدم كفاية الموارد البشرية من حيث العدد والخبرة وعدم كفاية الموارد المالية لدعم النظام الاداري والموظفين المهنيين الأكفاء المطلوبين.

٣-٢ وبالنظر الى ما ورد أعلاه، فقد وقّعت لجنة الطيران المدني في أمريكا اللاتينية والايكاو بتاريخ ١٩٩٨/١٠/١ مذكرة تفاهم لتعزيز انشاء نظام تعاون اقليمي لمراقبة السلامة في أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية ودول الكاريبي.

٤-٢ وشدّد المؤتمر العالمي للمديرين العاملين للطيران المدني الذي عقدته الايكاو في أكتوبر ١٩٩٨ بشأن الاستراتيجية العالمية لمراقبة السلامة على ضرورة تنسيق وانسجام المبادئ والاجراءات بغية تقييم مراقبة السلامة على أساس عالمي والاعتراف في الوقت ذاته بميزات تطبيق النهج الاقليمي. وفي هذا السياق، ومع الأخذ بنظر الاعتبار على وجه التحديد مبادرة لجنة الطيران المدني في أمريكا اللاتينية، أوصى المؤتمر بضرورة نهوض الايكاو بانشاء آليات اقليمية لدعم قدرات مراقبة السلامة العالمية على المدى الطويل.

٥-٢ ويعمل النظام وفقا لأحكام السلامة لاتفاقية الطيران المدني وملاحقها ويتماشى مع البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة التابع للايكاو. وبنفس الطريقة فان مهمته ترمي الى توفير المساعدة الفنية للدول المساهمة في سبيل حل المشكلات المشتركة المتصلة بالتنفيذ الفعال لمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة عملا بالقواعد القياسية والتوصيات الواردة في ملاحق الاتفاقية الدولية للطيران المدني (شيكاغو ١٩٤٤) المتصلة بالاجراءات ووثائق الايكاو المناظرة. وقد صمم هيكل النظام الاقليمي بطريقة تجعل ادراج الدول فيه يتم من خلال لجنة الطيران المدني في أمريكا اللاتينية، وأنشئت النظام هيئة حاكمة تضطلع وفقا لأحكامه بادارة أنشطته عبر فريق فني ومنسق وله مشروع للتعاون الفني مع صناديق ائتمانية وأنصبة متساوية للدول الأعضاء.

٦-٢ وفي الوقت الراهن يتألف النظام الاقليمي من إحدى عشرة دولة (الأرجنتين، بوليفيا، البرازيل، شيلي، كوبا، اكوادور، بنما، باراغواي، بيرو، أوروغواي وفنزويلا) ومراقبين خاصين من منظمتي (Airbus و EMBRAER) وباب عضويته مفتوح للدول الأعضاء في لجنة الطيران الجوي لأمريكا اللاتينية وشمال أمريكا ووسط أمريكا وجنوب أمريكا ودول الكاريبي التي ترغب في الانضمام اليه من خلال سلطات كل دولة وهيئاتها المملوكة للدولة أو الخاصة المهتمة بالسلامة التي أعربت عن رغبتها في أن تتمتع بصفة مراقب خاص. وهناك ٨٢٠ مشغلا تجاريا للنقل الجوي ينقلون ١٢ مليون راكب تقريبا و٧٤٤ ألف طنا من البضائع في الدول الأعضاء في النظام حاليا وهناك ٧٠٢ ٢١ طائرة مسجلة تحصل على صيانة من ١٤٨ منظمة معترف بها.

٧-٢ وتتمثل المهام التي اضطلع بها النظام الاقليمي حتى الآن بما يلي:

- وضع لوائح الطيران المنسجمة التالية:
 - لائحة أمريكا اللاتينية الأولى، تعريف
 - لائحة أمريكا اللاتينية ١١، قواعد لصياغة واصدار وتعديل لوائح أمريكا اللاتينية
 - لائحة أمريكا اللاتينية ١٤٥، منظمات الصيانة المعترف بها
 - لائحة أمريكا اللاتينية المتعلقة بالشهادات
 - لائحة أمريكا اللاتينية التشغيلية المتعلقة بالعمليات الجوية واصدار الشهادات
- الكتاب الدوري الاستشاري CA 6.425-RVSM "متطلبات واجراءات من أجل الموافقة على العمليات في المجال الجوي باستخدام الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي بين الطائرات (RVSM)".
- دليل مفتشي صلاحية الطائرات.
- الزيارات الاستشارية التي أجرتها اللجنة الفنية في بنما والاكوادور وباراغواي وفنزويلا وبيرو.
- الدورة التدريبية المسجلة للمدققين IRCA: ISO9001:2000 Leading auditor.
- اعتماد مجلس المديرين لسياسة تنفيذ لائحة أمريكا اللاتينية.

٣- اتحاد السلامة لأمريكا اللاتينية

١-٣ أنشئت وكالة السلامة في أمريكا الوسطى بهدف تقييم وارشاد وتسهيل وتقديم التوصيات الى الدول الأعضاء (بليز، كوستاريكا، السفادور، غواتيمالا، هندوراس ونيكاراغوا) بشأن التدابير الضرورية للامتثال لالتزاماتها المتعلقة بالسلامة عملاً باتفاقية الطيران المدني الدولية وملاحقها.

٢-٣ ويساعد الاتحاد الدول المساهمة في الاعداد لعمليات تدقيق الايكاو وفي تنفيذ تلك العمليات وفي بعثات المتابعة على السواء وقد أزرها في وضع وتنفيذ خطط التدابير التصحيحية. وكان انشاء الاتحاد والدعم الذي قدمه الى الدول الأعضاء له أثر ايجابي كبير على قدرات مراقبة السلامة.

٣-٣ وقد انبثق الاتحاد بوصفه مشروعاً في أواخر عام ١٩٩٨ إثر المبادرة والشواغل المتعلقة بضرورة انشاء مكتب اقليمي من أجل توفير خدمات السلامة، الذي صادقت عليه شركة أمريكا الوسطى للملاحة الجوية (COCESNA). وترمي مهام الاتحاد الى الامتثال لأحكام الملاحق ١ و٦ و٨ و١١ و١٣ و١٤ و١٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولية وهو مخول باجراء عمليات ذات جودة لتقييم وتفتيش التأمين.

٤-٣ وقد اضطلع الاتحاد حتى اليوم بين جملة أمور بالأنشطة التالية:

- صياغة القواعد القياسية والاجراءات والأحكام المنسقة وتوحيد اطارها القانوني.
- انشاء آليات مناسبة لاصدار الشهادات للمشغلين المحليين للنقل الجوي ومحلات الصيانة ومراكز التدريب.
- وضع ومراجعة مدونات تنظيمية جوية لمختلف الدول الأعضاء وصياغة أدلة لمفتشي صلاحية الطائرات وعملياتها.
- تعزيز انشاء سجل اقليمي للطائرات مزيداً من التعزيز وشبكة لقاعدة البيانات لكل البلدان الأعضاء في شركة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية.
- وهناك حالياً مشروعان مهمان قيد التنفيذ ينفذ أولهما بدعم من بنك التنمية المشترك بين الأمريكتين ويهدف الى دعم الجهود الرامية الى تعزيز اطار السلامة التنظيمي والمؤسسي للنقل الجوي في أمريكا

الوسطى وبليز والجمهورية الدومينيكية وهايتي وبنما وينفذ ثانيهما بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي ويتناول خدمات السلامة.

- تنفيذ مشروع سلطات الطيران المدني للتشغيل الآلي بوصفه الخطة الفنية الملائمة لإدارة السلامة.

٤ - اضعاف الصفة الإقليمية

٤-١ كان العمل الذي اضطلعت به الايكاو عبر برنامج تدقيق مراقبة السلامة له أهمية كبيرة في تشخيص الوضع العالمي المتعلق بهذا الموضوع بالغ الأهمية. وفي الوقت ذاته دعم العديد من المنظمات والمبادرات الإقليمية هذا العمل كما هو الحال بالنسبة للوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA) في أوروبا وبرنامج تطوير التعاون للسلامة (COSCAP) في جنوب المحيط الهادئ وجنوب آسيا وشمال آسيا وغرب ووسط أفريقيا وشرق أوروبا ودول البحر الكاريبي ومكتب المحيط الهادئ لسلامة الطيران والنظام الإقليمي للتعاون بشأن سلامة الطيران واتحاد السلامة في أمريكا الوسطى في إقليم أمريكا اللاتينية.

٤-٢ وتعرف معظم هذه الهيئات و/أو النظم في داخل الايكاو ولاسيما في إدارة التعاون الفني، مع الأخذ بالاعتبار الدعم المنتظر من المجموعة الاقتصادية الأوروبية، باسم COSCAP (برنامج تطوير التعاون لتحقيق السلامة) باستثناء الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية EASA في أوروبا واتحاد السلامة لأمريكا اللاتينية ACSA والنظام الإقليمي في أمريكا اللاتينية التي لن تحصل على الدعم المذكور. وعلى أي حال فإنه من الأهمية بمكان ملاحظة أن عددا كبيرا من الدول يشكل حاليا جزءا من تلك النظم أو المنظمات كما يتبين أدناه.

COSCAP-SEA (جنوب شرق آسيا)

بروناي دار السلام، كمبوديا، هونغ كونغ (الصين)، اندونيسيا، جمهورية لاوس الديمقراطية الشعبية، ماكاو (الصين)، ماليزيا، ميانمار، الفلبين، سنغافورة، تايلاند وفيتنام.

COSCAP-SA (جنوب آسيا)

بنغلاديش، بوتان، الهند، ملديف، النيبال، باكستان وسري لانكا.

COSCAP-NA (شمال آسيا)

جمهورية الصين الشعبية، جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية، اليابان، منغوليا وجمهورية كوريا.

COSCAP-UEMOA (غرب أفريقيا)

بنين، بوركينا فاسو، كوت ديفوار، غينيا بيساو، نيجيريا، السنغال وتوغو.

COSCAP-SADC (جنوب أفريقيا)

انغولا، بوتسوانا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، ليسوتو، ملاوي، موريشيوس، موزامبيق، ناميبيا، سيشل، جنوب أفريقيا، سوازيلند، جمهورية تنزانيا الاتحادية، زامبيا وزيمبابوي.

COSCAP-AM (أمريكا)

الأرجنتين، بوليفيا، البرازيل، شيلي، كوبا، اكوادور، بنما، باراغواي، بيرو، اوروغواي وفنزويلا.

ACSA (أمريكا الوسطى)

بليز، كوستاريكا، الجمهورية الدومينيكية، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، نيكاراغوا، هايتي، وبنما.

PASO (جزر المحيط الهادئ)

استراليا، جزر كوك، ولايات ميكرونيزيا الموحدة، فيجي، كيريباتي، نارو، نيوزيلندا، نيو، بالاو، بابوا غينيا الجديدة، جمهورية جزر مارشال، ساموا، جزر سليمان، تونغا، توفالو وفانواتو.

EASA (أوروبا)

النمسا، بلجيكا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، استونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، إيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطة بولندا، برتغال، سلوفاكيا، سلوفينيا، أسبانيا، سويسرا، هولندا والمملكة المتحدة.

٥- التطلع الى المستقبل

١-٥ من الجلي، أن معظم الدول الأعضاء في الايكاو أطراف في المنظمات و/أو النظم آنفة الذكر التي تعمل بطريقة أو بأخرى لدعم الدول في مجالات مراقبة السلامة والمساعدة والتدقيق وصدار الشهادات مما يعني أن بعضها قد يكون قادرا بالفعل على الاضطلاع بعمليات التدقيق الضرورية والوفاء بكل القواعد القياسية للايكاو بينما سيصبح بعضها الآخر في هذا الوضع على المدى القصير.

٢-٥ ومن ناحية أخرى، تسعى الايكاو كما يتجلى، لكي تصبح هيئة تدقيق في المستقبل لا فيما يتعلق بملاحقها التي تتناول السلامة وأعمال التدخل غير المشروع فحسب ولكن أيضا فيما يتعلق بالملاحق الأخرى. ومع الإبقاء على هذه النقطة بالحسبان، ينبغي اعداد دراسة متعمقة فيما يتصل بمسألة ما اذا كان من المستصوب اقتصاديا جعل أنشطة التدقيق مركزية الأمر الذي سيزيد لأسباب بديهية من ميزانية المنظمة زيادة كبيرة.

٣-٥ ونتيجة لذلك، فانه من الملائم أن يدرس مجلس الايكاو امكانية اعادة صياغة أهداف ومقاصد المنظمة واعادة توجيهها بالنسبة لتلك الشؤون اعتمادا على المنظمات الاقليمية و/أو النظم الاقليمية بغية الاضطلاع بعمليات التدقيق وأن تقوم الايكاو بتحديد دورها وقصره على مراقبة هذه الهيئات وصدار الشهادات لها حيث أن عمليات تدقيق ١٨٨ دولة عضوا فيما يتصل بامثالها للقواعد القياسية والتوصيات الواردة في معظم ملاحق الاتفاقية ربما تكون عمليات بطيئة وقد تشكل مهمة ثقيلة. وسيخفف ذلك بالطبع من عبء الميزانية على عاتق الايكاو وسيسمح للدول نفسها ضمن اطار الهيئات و/أو النظم المذكورة أعلاه باستخدام قدراتها وتسريع سلامة النقل الجوي وصيانتها على الصعد المناسبة.

٦- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٦ الجمعية العمومية مدعوة الى الاحاطة علما بهذه الورقة وتكليف المجلس بدراسة امكانية اعادة صياغة واعادة توجيه أهداف ومقاصد المنظمة بشأن هذه الأمور بأسرع وقت مطلوب مع الأخذ بالحسبان اضاء الصفة الاقليمية بطريقة مناسبة على الخدمات الاستشارية لسلامة النقل الجوي والمراقبة والتدقيق وفي الوقت ذاته موائمة أهداف الهيئات والنظم المذكورة على الصعيد العالمي.

— انتهى —