



الجمعية العمومية — الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٤٦ من جدول الأعمال: مسائل أخرى مقدّمة للجنة الفنية لتتظر فيها

تنسيق نشاط البلدان المشاركة عند تنفيذ برامج تقييم السلامة للطائرات
الأجنبية واستخدام نتائج عمليات التفتيش هذه
(مقدمة من الاتحاد الروسي)

الموجز التنفيذي

تبحث هذه الوثيقة المشاكل التي تواجه فيما يتعلق بالمطارات الدولية في عدد من البلدان التي تجري عمليات تفتيش للطائرات الأجنبية على ساحة وقوف الطائرات بالمطار.

لا تجرى بعد في كل مكان عمليات تفتيش الطائرات الأجنبية على ساحة وقوف الطائرات بالمطار ولا تزال تصنف بأنها عمليات تفتيش إقليمية مما يقلل من فعالية برامج الإشراف على نشاط المشغلين. ومع مراعاة أن هذا البرنامج يصبح أكثر انتشاراً، نحتاج لتنسيق نشاط مختلف البلدان وتجميع الخبرة من إجراء عمليات التفتيش هذه واستخدام نتائج عمليات التفتيش المذكورة.

تبين هذه الوثيقة مخاطر الاستخدام الممكن للمعلومات المستمدة من عمليات تفتيش الطائرات الأجنبية في المنافسة غير النزيهة بين المشغلين. وتسترعي الانتباه لأن نتائج عمليات التفتيش تستخدمها بعض البلدان لتطبيق عقوبات على نشاط المشغلين من البلدان الأخرى في ذلك الإقليم. وتتطلب مثل هذه التدابير اعتماد إجراءات وشروط مقبولة بصفة عامة لتطبيق العقوبات على المشغلين.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) دعوة البلدان لأن تقدم في الوقت المناسب معلومات عن برامجها الخاصة لتقييم السلامة للطائرات الأجنبية، أو البرامج التي اعتمدها بلدان أخرى والتي انضمت إليها، ونشر المبادئ لإجراء عمليات التفتيش وضمن التعاون مع البلدان المشاركة الأخرى بغية إعلامها بنتائج عمليات التفتيش هذه وبالإجراءات المقترحة ضد المشغلين؛

(ب) توصية المجلس بتحليل المشاكل التي تواجهها البلدان والمشغلون عند إجراء عمليات تفتيش الطاقم والطائرة وعند استخدام نتائج عمليات التفتيش هذه وأن يضع توصيات إضافية للبلدان المشاركة؛

(ج) توصي المجلس بوضع مبادئ لمنع الاستخدام غير السليم للمعلومات التي تحصل عليها البلدان من عمليات تفتيش الطائرات الأجنبية.

ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الإستراتيجي A.

الأهداف

الإستراتيجية:

من الممكن أن تطلب موارد إضافية لتحليل المشاكل التي تُبحث في هذه الوثيقة.	الأثار المالية:
A37-WP/205 Doc 7300, <i>Convention on International Civil Aviation</i> Doc 8335, <i>Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance</i>	المراجع:

١- المقدمة

- ١-١ أجريت عمليات تقييم سلامة الطائرات الأجنبية للمرة الأولى في الاتحاد الأوروبي. ثم اعتمدت برامج مماثلة من جانب بلدان أخرى، بما في ذلك الاتحاد الروسي والعديد من بلدان رابطة الدول المستقلة.
- ٢-١ يعتمد برامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية وينفذها أحد البلدان أو مجموعة من البلدان وفقا للمادتين ١٢ و ١٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة 7300 Doc).
- ٣-١ يدرس الاتحاد الروسي حاليا تفتيش الطائرات الأجنبية في الاتحاد الروسي وتفتيش الطائرات الروسية في البلدان الأخرى لمحاولة مساعدة البلدان المشاركة على إنشاء نظام فعال للمراقبة المستمرة لنشاط المشغلين المرخصين وكوسيلة للمساعدة على جعل اللوائح الوطنية متماشية مع القواعد والإجراءات الدولية.
- ٤-١ على الرغم من أن تنفيذ برامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية له تأثير إيجابي شامل، يوجد عدد من المشاكل الرئيسية. وعلى سبيل المثال:
- أ) برامج تفتيش الطائرات الأجنبية غير مستخدمة في كل مكان و في معظم البلدان المشاركة لا يوجد جزء دائم من الإجراءات للإشراف على نشاط المشغلين الأجانب؛
- ب) يعتمد المفتشون من البلدان المختلفة نهجا مختلفا لتقييم مستوى تأثير انحراف خاص اكتشفه المفتشون خلال عمليات تفتيش الطاقم والطائرة؛
- ج) الإجراءات لإرسال المعلومات عن نتائج عمليات التفتيش إلى كل من بلد ومشغل والبلد المسجلة فيه الطائرة، لم يتم تطويرها بقدر كاف، مما يمنع الاستجابة السريعة لأي مشاكل تكتشف خلال عمليات التفتيش؛
- د) لا يزال يتعين حل مسألة ضمان حماية المعلومات التي يتم الحصول عليها من نتائج عمليات التفتيش، مما لا يستبعد إمكان استخدام هذه المعلومات من جانب مشغلين متنافسين غير نزيهين، وذلك يؤدي إلى علاقة غامضة إزاء أهداف تفتيش الطائرات الأجنبية.

٢- الإطار الإقليمي لإجراء عمليات تفتيش الطاقم والطائرة

- ١-٢ يتم حاليا على المستوى الإقليمي تنفيذ برامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية. وحسب ما لدينا من معلومات في الوقت الراهن، يتم تفتيش طواقم وطائرات شركات الطيران الروسية في إطار برنامج عمليات تقييم سلامة الطائرات الأجنبية في بلدان الاتحاد الأوروبي وبعض بلدان رابطة الدول المستقلة. وتوجد تقارير عن عمليات تفتيش مشابهة عند الطيران في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا.

٢-٢ ينفذ الاتحاد الروسي أيضا برنامجا لعمليات تفتيش الطائرات الأجنبية يتم تطبيقه بصورة شاملة، بما في ذلك تطبيقه على المشغلين الوطنيين. ومبادئ عمليات التفتيش هي تلك المنشورة في دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة (الوثيقة 8335 Doc).

٣-٢ تطلب المادة ١٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي من البلدان المشاركة مراعاة أنظمة الطيران التي تضعها البلدان الأخرى. وبعد قول ذلك، فإن عمليات التفتيش تحقق أثرا ايجابيا ليس عن طريق خضوع المشغل لعمليات تفتيش في بلد آخر فحسب، بل أيضا عن طريق إجراء بلد مشغل الطائرة لعمليات تفتيش مماثلة عند الطيران في بلده.

٤-٢ المدى المختلف الذي بلغته البلدان المشاركة في جعل قواعدها متماشية مع الأنظمة والإجراءات الدولية يعني أن عمليات تفتيش الطائرات الأجنبية لا تؤدي دائما إلى النتيجة المنشودة. وبغية تفادي العقوبات، يحاول بعض المشغلين فقط تحاشي تكرار العيوب التي كثيرا ما يتم الكشف عنها، لأنهم يعلمون أنه لن تبدي ملاحظات مشابهة في الأقاليم الأخرى. ونتيجة لهذا، يتم فحص عمليات تفتيش الطائرات في تفصيل لا يتجاوز متطلبات بلد محدد أو مجموعة من البلدان في إقليم معين.

٥-٢ تقتضي النزاهة القول إن عمليات التفتيش هذه ستكون فعالة، بشرط اعتماد معظم البلدان المشاركة لبرامج تفتيش مماثلة.

٦-٢ ينبغي أن تحدد الايكاو المبادئ والشروط الجديدة لإجراء واستخدام عمليات التفتيش هذه قبل أن تمارس في بلد معين أو مجموعة من البلدان. وفي هذا الصدد، من المهم النظر في تقديم المعلومات في الوقت المناسب عن برامج تفتيش الطائرات الأجنبية التي يعتمد عليها بلد معين بغية تنسيق النشاط وتقديم المساعدة المتبادلة لتحقيق النتائج المتوقعة من عمليات التفتيش هذه.

٣- تقييم درجة تأثير انحراف معين مكتشف خلال عمليات تفتيش سلامة الطيران

١-٣ ترد في الفصل السادس من الجزء السادس من الوثيقة 8335 Doc مواد التوجيه لتقييم مستوى خطورة الملاحظات التي تم إبدائها والإجراءات الموصى بها.

٢-٣ عند تحليل نتائج عمليات تفتيش الطائرات الأجنبية يكون في بعض الأحيان أحد الاستنتاجات بشأن مستوى الخطورة مرتبنا بالرأي الشخصي في طبيعة الملاحظات، التي تستند إلى الخبرة الشخصية للمفتش.

٣-٣ لم تحدد إجراءات لاستعراض نتائج عمليات التفتيش على الطاقم والطائرة بمشاركة دولة المشغل ودولة التسجيل ومشغل الطائرة. ومن الأهمية بمكان النظر في أن نتائج الاستنتاجات غير الصحيحة بشأن مستوى الخطورة بناء على الملاحظات قد تستخدم لفحص مسألة عدم قدرة بلد المشغل والمشغل نفسه على مراعاة متطلبات المادة ١٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي. وتؤدي أخطاء مشابهة والعجز الفعلي عن تصحيح هذه الأخطاء إلى تخفيض مستوى الثقة في النتائج وفعالية استخدام برنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية.

٤- إرسال المعلومات عن نتائج عمليات التفتيش إلى دولة المشغل ودولة التسجيل

١-٤ مع مراعاة أحكام المادة ١٢ والمادة ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي، لدولة المشغل ودولة التسجيل مصلحة مباشرة في تلقي المعلومات عن عمليات التفتيش على الطاقم والطائرة. ويساعد استلام هذه المعلومات في الوقت المناسب على جعل إجراءات الإشراف الدائم على نشاط المشغل أكثر فعالية.

٢-٤ في الواقع العملي، لا ترسل معلومات عن نتائج عمليات التفتيش أو ترسل مع تأخير كبير، بمجرد إبداء ملاحظات عديدة بصدد المشغل الذي يجري التفتيش عليه وبمجرد وصول الوضع إلى مستوى حرج.

٣-٤ من أجل ضمان استلام المعلومات عن نتائج عمليات التفتيش في الوقت المناسب، وُضعت إجراءات في الاتحاد الروسي تتطلب أن يقوم المشغلون الروس بإبلاغ سلطات الطيران في الوقت المناسب بعمليات التفتيش التي أجريت وتم إدخال اقتضاء لتبادل المعلومات عن نتائج عمليات التفتيش على الطائرات وطواقمها مع سلطات الطيران في دولة المشغل ودولة التسجيل.

٤-٤ قام الاتحاد الروسي بتطوير ويقوم باختبار نظام لجمع وتسجيل نتائج عمليات التفتيش على الطائرات في الاتحاد الروسي وعلى المشغلين الروس عند طيران طائراتهم في بلدان أخرى. وهناك معلومات تبين أنه توجد نظم مشابهة في بلدان أخرى قبلت برنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية. وسيؤدي تبادل المعلومات التي تجمع في قواعد البيانات عن نتائج عمليات التفتيش بين البلدان المشاركة إلى حل مشكلة تقديم المعلومات عن عمليات التفتيش ومناقشة نتائجها في الوقت المناسب.

٥-٤ بغية المساعدة على تبادل المعلومات عن نتائج عمليات التفتيش بين إدارات الطيران المدني للبلدان المشاركة، ينبغي أن تنظر الايكاو في وضع متطلبات لضمان أن قواعد البيانات التي تُنشأ تستخدم أشكالاً موحدة لتبسيط تبادل البيانات.

٥- ضمان حماية المعلومات التي يتم الحصول عليها من نتائج عمليات التفتيش

١-٥ عند التفتيش على الطائرات، سيتلقى البلد الذي يجري التفتيش معلومات عن نشاط المشغل. وبالنسبة للمشغل الذي يجري التفتيش عليه، هذه المعلومات هامة نظراً لأنها تسمح له بتنفيذ تدابير صحيحة تهدف إلى تحسين نشاط أقسامه الفرعية.

٢-٥ قد تكون المعلومات المستلمة خلال عمليات التفتيش مفيدة أيضاً للمشغلين الآخرين إذ أنها تسمح لهم باتخاذ إجراء صحيحي، بدلاً من انتظار نتائج عمليات التفتيش على طواقمهم وطائراتهم الخاصة. ولذلك، من مصلحة البلدان التي اعتمدت برنامجاً لتقييم السلامة، لطائراتها الخاصة وللطائرات الأجنبية، تقاسم هذه المعلومات بين المشغلين الذين ينفذون إجراءات المراقبة الدائمة والتفتيش.

٣-٥ على الرغم من الأثر الإيجابي لتوزيع المعلومات عن نتائج عمليات التفتيش، يوجد خطر من أنه يمكن استخدام هذه المعلومات للمنافسة غير النزيهة بين المشغلين. ونظراً للخطر المشار إليه في النقطة ٣-٣ من هذه الوثيقة، فيما يتعلق بموضوعية الاستنتاجات المستخلصة بالاستناد إلى نتائج عمليات التفتيش والحاجة إلى إنشاء شكل واحد لقاعدة البيانات من أجل نتائج عمليات التفتيش، على النحو المشار إليه في النقطة ٤-٥ من هذه الوثيقة، فإن أسلوب نشر المعلومات عن نتائج عمليات التفتيش يتطلب اعتباراً خاصاً.

٦- الخلاصة

٦-١ يزيد اعتماد برنامج لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية فعالية إجراءات المراقبة المستمرة للمشغلين. ومن المحتمل أن تصبح هذه البرامج أوسع انتشاراً بين البلدان المشاركة.

٦-٢ عند تنفيذ برنامج لتقييم سلامة الطاقم والطائرة، يوجد عدد من المشاكل الموضوعية المرتبطة بالمبادئ التي لا تزال قيد التطوير لإجراء عمليات التفتيش على المشغلين الأجانب واستخدام النتائج المستمدة من عمليات التفتيش هذه. وسيسمح لنا إجراء دراسة خاصة لهذه المشاكل برفع مستوى التنسيق بين البلدان عند تنفيذ برامجها للمراقبة المستمرة للمشغلين.

— انتهى —