



الجمعية العمومية – الدورة الثامنة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٣٠ من جدول الأعمال: سلامة الطيران – دعم التنفيذ

الإصدار والاعتراف بشهادة المشغل الجوي والتراخيص

(ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا))

الملخص التنفيذي

في السنوات الأخيرة، شهدت شركات الطيران الأعضاء في الإياتا زيادة في الوثائق التي تطلبها الدول لكي تسمح بأن تقوم شركات الطيران المسجلة في دول أخرى بالعمليات.

وتتطلب الإجراءات المرتبطة بهذه التراخيص من شركات الطيران تقديم وثائق متعددة ليس لها صلة بسلامة الطيران. وإدارة العديد من هذه المتطلبات غير المنسقة يزيد إلى حد كبير التكلفة والعبء الإداري دون فائدة مبررة للأمان أو للكفاءة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) تشجيع الدول على الانضمام إلى المحتوى والشكل الموحد لإصدار شهادات المشغل الجوي ومواصفات العمليات المرتبطة بها الواردة في الملحق ٦.

ب) تشجيع الدول الأعضاء على الاعتراف بصحة شهادات المشغل الجوي ومواصفات العمليات المرتبطة بها التي تصدرها الدول الأخرى، والتي تلبى المتطلبات الواردة في الملحق ٦.

ترتبط ورقة العمل هذه بالسلامة وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي

الأهداف الاستراتيجية

١ - المقدمة

١-١ هناك عنصر أساسي في الطيران الدولي هو الاعتراف بالشهادات والتراخيص والموافقات، يرافقه نظام من الرقابة المستمرة. واستناداً إلى هذا المبدأ الأساسي، كانت الإياتا مؤيداً قوياً للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية للإيكاو (USOAP)، وهو البرنامج الذي يعزز جمع ونشر بيانات سلامة الطيران بشكل منهجي وشفاف.

٢-١ كما ساهمت الإياتا مساهمة كبيرة في مساعدة الدول في واجباتها (المرجع الملحق ٦ - تشغيل الطائرات، الجزء الأول - النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات، الفقرة ٢.٢.٤) لمراقبة العمليات في أراضيها من خلال إنشاء برنامج تدقيق السلامة التشغيلية التابع للإياتا وإتاحة الإطلاع على قائمة المشغلين التي تلبى بالكامل متطلبات تدقيق السلامة التشغيلية التابع للإياتا.

¹ النسخ العربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من إياتا

٣-١ قرار الجمعية العمومية ألف ٣٦-٦ من بين أمور أخرى:

(١) " يذكر الدول المتعاقدة بالحاجة لممارسة مراقبة السلامة على مشغليها بشكل يمتثل بالكامل مع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها المطبقة، فضلاً عن ضمان أن المشغلين الأجانب الذين يحلقون فوق أراضيها يتلقون رقابة كافية من دولتهم ويتخذون الإجراءات المناسبة عند الضرورة للحفاظ على السلامة؛

...

(٤) تحث الدول المتعاقدة على الاعتراف بصحة شهادة المشغل الجوي التي تصدرها الدول المتعاقدة الأخرى لغرض الطيران فوق أراضيها، بما في ذلك الهبوط والإقلاع، شريطة أن تكون الشروط التي تم إصدار الشهادة بموجبها تساوي أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير المطبقة المحددة في الملحق ٦، الجزء الأول والثالث، القسم الثاني؛

(٥) تحث الأمين العام على مواصلة تطوير المبادئ التوجيهية والإجراءات للتحقق من أن شروط الاعتراف صالحة للشهادات والتراخيص، وذلك تمثيلاً مع المادة ٣٣ من الاتفاقية والمعايير المطبقة؛

(٦) تحث الدول المتعاقدة على وضع قواعد التشغيل التي تحكم قبول المشغلين الجويين الأجانب داخل أراضيها، وفقاً لأحكام الاتفاقية وعلى أساس غير تمييزي، وبشكل يتناسق مع المعايير والمبادئ التوجيهية والإجراءات الخاصة بالإيكاو، مع إيلاء الاعتبار الواجب لضرورة تقليل التكلفة والعبء على الدول المتعاقدة والمشغل؛

(٧) تحث الدول المتعاقدة على الامتناع عن التنفيذ أحادي الجانب للمتطلبات التشغيلية المحددة والإجراءات التي تحكم قبول المشغلين من الدول المتعاقدة الأخرى الأمر الذي من شأنه أن يؤثر سلباً على التنمية المنظمة للطيران المدني الدولي."

٤-١ بعد البند ٧ من القرار المذكور أعلاه، وضعت الإيكاو التعديل ٣٢ على الملحق ٦، والذي دخل حيز التنفيذ اعتباراً من ٢٠ يوليو/تموز ٢٠٠٨ وأصبح قابلاً للتطبيق في ٢٠ نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠٠٨، والذي يوفّر مزيداً من المعايير. وبالإضافة إلى ذلك، تم القيام بمراجعة وتحديث للوثيقة ٨٣٣٥ - دليل الإجراءات لتفتيش العمليات والترخيص والمراقبة المستمرة. وعلى الرغم من هذه الجهود، فإن فرادى الدول تقوم بشكل متزايد بإدخال متطلبات للمشغلين الأجانب (مواصفات العمليات) التي لا تتماشى مع أحكام الملحق ٦ القائمة وليست جزءاً من أي نظام لتقاسم البيانات الجماعي. وأضافت هذه المتطلبات عبئاً كبيراً للامتثال على شركات الطيران.

٢ - المناقشة

١-٢ نظراً لمتطلبات السلامة المشروعة، أصبح الطيران أحد الأنشطة التجارية الأكثر تنظيماً في العالم. بل هو أيضاً من بين الأنشطة الأكثر عالمية، حيث أن للخطوط الجوية رحلات دولية متعددة. ويسلط هذان العاملان الضوء على الحاجة الماسة للتناسق التنظيمي.

٢-٢ لاحظت الصناعة بقلق العدد المتزايد من الدول التي تقدم مطالب جديدة هي على خلاف مع المعايير والإرشادات ذات الصلة في الملحق ٦ والتي لا تضيف سوى قيمة محدودة لسلامة وكفاءة نظام النقل الجوي.

٣-٢ تعتبر هذه مشكلة بشكل خاص في المسائل التي تنطوي على شهادة المشغل الجوي لشركة الطيران ومواصفات العمليات، والتي يصدر المنظمون في إحدى الدول متطلبات جديدة تؤثر على المشغلين المسجلين في أماكن أخرى، وأحكام الملحق ٦ هي أساس لتصميم مثل هذه المتطلبات. وفي السنوات الأخيرة، شهدت شركات الطيران الأعضاء في الإيآتا زيادة في هذه المتطلبات الجديدة والتي تدعو شركات الطيران لتقديم مجموعة واسعة من الوثائق لا علاقة لها تذكر بسلامة الطيران. ومن الأمثلة على ذلك مطالبة المشغلين تقديم عقد الإيجار لكل طائرة أجنبية تعمل في تلك الدولة.

٣ - الخلاصة

١-٣ نظراً للطبيعة العالمية لأنشطة النقل الجوي والمتطلبات التنظيمية الهامة التي يخضع لها المشغلون الجويون، من الضروري أن يتم التوصل إلى مستوى معقول من التنسيق. وقد وفرت الإيكاو مثل هذا التنسيق من خلال أحكام الملحق ٦، بالإضافة إلى التوجيه الأساسي. والوضع القائم من زيادة الابتعاد عن هذه الأحكام جعل الامتثال شاقاً ومرهقاً دون فائدة لها ما يبررها بالنسبة للأمان أو للكفاءة.

- انتهى -