



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

### ضمان تغطية إجراءات الترخيص في المطارات التي يتم فيها تقاسم المسؤوليات التشغيلية بين المنظمات المستقلة

(مقدمة من قطر)

#### الموجز التنفيذي

يعد نظام إصدار تراخيص المطارات المطلوب بموجب الملحق الرابع عشر للإيكاو - "المطارات" أحد المكونات الأساسية لنظام السلامة الجوية. وتصف القواعد والتوصيات الدولية (SARPS) وما يرتبط بها من مواد إرشادية بشكل عام مشغل المطار باعتباره المسؤول عن جميع جوانب عمليات المطار. ومع ذلك في بعض الدول يتم توفير بعض خدمات السلامة الجوية الأساسية من قبل جهات مختلفة عن مشغلي المطارات.

ونظرًا لأن القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو والمواد الإرشادية ذات الصلة بها مصاغة بحيث تعالج مسألة المراقبة على مشغل المطار باعتباره الوحيد المسؤول عن السلامة في المطار، فإن نقلها الصارم إلى التشريعات الوطنية لا يسمح بالاعتراف من حيث الترخيص ومراقبة السلامة بتعدد الجهات التي قد توفر الخدمات التي يغطيها الترخيص والتي تحتاج إلى أنشطة منفصلة ولكن منسقة لضمان السلامة في المطار.

وبينما تركز القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو الواردة في المجلد الأول - "تصميم وتشغيل المطارات" من الملحق الرابع عشر والوثائق ذات الصلة به على مشغل المطار باعتباره الكيان المسؤول الوحيد عن السلامة في المطار، فإن الفقرة ٢-١-٤ من وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات" (Doc 9881) تعترف بأنه في بعض الدول قد لا يتحمل مشغل المطار مسؤولية بعض البنود المذكورة بالتفصيل في نطاق الترخيص. ومع ذلك هناك القليل من الإرشادات بشأن الآثار المنهجية لهذا المنهج. فعلى سبيل المثال إذا تم تحديد أي قصور في السلامة من جانب كيان من غير مشغلي المطارات فمن سيكون الكيان المسؤول عن تنفيذ التدابير التي تعيد المستوى المقبول من السلامة؟

ومن شأن تعديل صياغة وثائق الإيكاو الإرشادية أن يساعد الدول على تكييف لوائحها بحيث تعالج بشكل أفضل الحالات التي لا يكون فيها مشغل المطار هو الكيان الوحيد الذي يوفر الخدمات التي تغطيها الشهادة، وسيكون ذلك مهما للسلامة في المطار.

**الإجراءات:** يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الاعتراف بالحاجة إلى المرونة في تحقيق أهداف نظام مراقبة السلامة الجوية؛

(ب) مطالبة المجلس بمراجعة قواعد بيانات المراجعة والتوجيهات والمواد المتعلقة بإصدار ترخيص للمطارات بهدف تعديل الأحكام لتوفير المرونة في عملية الترخيص لكل من مشغلي المطارات والكيانات غير العاملة في المطارات وفقاً للفرق ١-٢ إلى ٤-٢ من هذه الورقة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة
الآثار المالية:	لا تلزم موارد إضافية
المراجع:	الملحق الرابع عشر - المجلد الأول - تصميم وتشغيل المطارات الوثيقة (Doc 9981) - إجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات الوثيقة (Doc 9774) - دليل ترخيص المطارات

## ١- الخلفية العامة

١-١ تتص القاعدة ١-٤-١ من المجلد الأول من الملحق الرابع عشر على ضرورة ترخيص المطارات، وترد ملاحظة لاحقة توفر التوجيه للنظر في وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات" و "دليل ترخيص المطارات" الوثيقة (Doc 9774).

٢-١ وتحدد الفقرة ٢-١-٢ من "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات" بوضوح نطاق الترخيص، والذي تشدد عليه أقسام أخرى من الوثيقة فضلاً عن الوثيقة (Doc 9774) من خلال المتطلبات المتعلقة بدليل المطارات وعملية الترخيص.

٣-١ وتحدد صيغة هذه الأحكام بوجه عام طرفين في هذا النظام: مشغل المطار وسلطة مراقبة السلامة (سلطة الطيران المدني أو كيان آخر حسب ما تتم تسميته).

٤-١ وبينما تركز القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو الواردة في المجلد الأول من الملحق الرابع عشر والوثائق ذات الصلة به على مشغل المطار باعتباره الكيان الوحيد المسؤول عن السلامة في المطار، فإن الفقرة ٢-١-٤ من الوثيقة (Doc 9881) تعترف بأنه في بعض الدول قد لا يتحمل مشغل المطار مسؤولية بعض البنود المذكورة بالتفصيل في نطاق الترخيص. ومع ذلك هناك القليل من الإرشادات بشأن الآثار الجوهرية لهذا المنهج. فعلى سبيل المثال إذا تم تحديد قصور في السلامة من جانب كيان من غير مشغلي المطارات فمن سيكون الكيان المسؤول عن تنفيذ التدابير التي تعيد المستوى المقبول من السلامة؟

## ٢- التطور المحتمل في عمليات الترخيص ونظام مراقبة السلامة الجوية

١-٢ لمعالجة هذا الوضع، ينبغي أن تقوم الدول المعنية بتنفيذ عدة إجراءات.

٢-٢ فيجب أن تعترف الهيئات التنظيمية للدول في لوائحها بإمكانية قيام مختلف مقدمي الخدمات بأنشطة مدرجة في نطاق ترخيص المطار بخلاف مشغل المطار.

٣-٢ ويجب أن تشترط هذه اللوائح على مقدمي الخدمات هؤلاء المشاركة في أنشطة الامتثال لأحكام السلامة وفي العمليات المتعلقة بإصدار الترخيص ومراقبة السلامة وإيجاد الحلول اللازمة، وذلك بالتنسيق الكامل مع مشغل المطار والمعرف على أنه الجهة المسؤولة أولاً عن سلامة وتشغيل المطار.

٤-٢ وينبغي التحقق في عملية الترخيص من امتثال أنشطة مقدم الخدمة للأحكام السارية. كما ينبغي أن تضمن وجود الطابع الرسمي في العلاقات والتعاون بين مشغل المطار ومقدمي الخدمات من خلال اتفاقيات مستوى الخدمات أو ترتيبات العمل الأخرى.

٥-٢ ونتيجةً لذلك، من الممكن إضافة مقدمي الخدمات في ترخيص المطار وبالتالي يصبحون خاضعين للشروط والأحكام. وسيصبح هذا الترخيص أساسًا للأنشطة المنفذة باستمرار لأغراض مراقبة السلامة.

### ٣- الخلاصة

١-٣ بالنظر إلى أن المسؤولية عن أنشطة سلامة المطارات قد تكون منقسمة بين مشغل المطار وبعض الجهات الأخرى بخلاف المشغل ذاته في بعض الدول، فمن الضروري أن تغطي أنظمة مراقبة السلامة في تلك الدول جميع الجهات المعنية. ويجب أن تراعي ذلك الإرشادات المتعلقة بنظام إصدار هذا التراخيص وأن تكون مرنة في تطبيقه.

- انتهى -