



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين النظام العالمي للملاحة الجوية

البند الفرعي ٣-٥ : المسائل الأخرى المتعلقة بإدارة الحركة الجوية

ترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية

(مقدمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة العمليات التي استحدثتها الإمارات العربية المتحدة لإنشاء آلية لترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs). وتقتصر هذه الورقة بأن تقوم الإيكاو باستعراض الأحكام ذات الصلة من أجل التوصية بترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية مع وضع المواد الإرشادية اللازمة. الإجراء المطلوب: يُرجى من المؤتمر أن يوافق على التوصية الواردة في الفقرة ٣-٢.

١- المقدمة

١-١ تتطلب اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7300)، بموجب المادة الثامنة والعشرين، بأن توفر الدول المتعاقدة خدمات المطارات والملاحة الجوية في أقاليمها وفقاً للقواعد التي حددتها الاتفاقية وملاحقها. وتتصّل أحكام الملحق الرابع عشر - المطارات بصراحة على ترخيص المطارات، وترد الإرشادات الهامة حول هذا الموضوع في "دليل ترخيص المطارات (Doc 9774)". ولكن، لا يُطلب بصورة واضحة ترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية وكما لا ترد الإرشادات الكافية حول هذا الموضوع بحيث تتمكن الدول من تنفيذ مخطط للترخيص، عندما ترغب في ذلك.

٢- المناقشة

١-٢ في العقود الأولى للطيران، كانت عملية توفير خدمات الملاحة الجوية محدودة نسبياً، واعتادت الدول أن تُقدم هذه الخدمات، ذات الطبيعة العامة، من خلال سلطة الطيران المدني. ومع تقدم الطيران، تنامت الطلبات على خدمات الملاحة الجوية لمواكبة التطورات في التكنولوجيا ونمو الصناعة. وطالما تشغل خدمات الملاحة الجوية بسلاسة فهي من الوظائف التي عادة ما تكون غير مرئية في أي نظام للطيران يتسم بالسلامة والفعالية. ولهذا السبب، عادة ما يكون المستوى المخصص للمراقبة والتمحيص أقل من المستوى المخصص للمطارات ومشغلي الطائرات.

٢-٢ وفي أثناء العقود العديدة الأخيرة، ظهر اتجاه عام للفصل تقديم خدمات الملاحة عن الهيئة التنظيمية من أجل ضمان المراقبة الفعالة، ولكن الآليات المتواجدة حالياً لإجراء المراقبة مختلفة، وتكون في بعض الأحيان أقل كفاءة من المتوقع.

٣-٢ وعلى الرغم من الفصل المقدم عن المنظم، ظهرت أشكال عديدة لتقديم الخدمات، بدءاً بالمؤسسات التي تملكها الدولة وصولاً إلى الشركات الخاصة بصورة كاملة. وفي حين يمكن تفويض ملكية و/أو إدارة خدمات الملاحة الجوية إلى هيئات أخرى، أي كانت أشكال هذا الترتيب، إلا أنه تبقى المسؤولية الشاملة للامتثال للقواعد، التي تنصّ عليها اتفاقية شيكاغو، من مسؤوليات الدولة.

٤-٢ ويظهر من عمليات التدقيق التي خضعت لها الدول أن تلك التي نفذت خطط الترخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية تسجل مستوى أعلى من الامتثال لقواعد وتوصيات الإيكاو. لذا، قد يكون هناك مكاسب مباشرة على صعيد السلامة من خلال استحداث مخطط ترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSP).

٥-٢ وفي الإمارات العربية المتحدة، تفوّض خدمات الملاحة الجوية في مرحلة الاقتراب وخدمات أبراج المراقبة إلى منظمات منفصلة تماماً عن الدولة، في حين أن خدمات الملاحة الجوية لعمليات أثناء الطريق فتقدم ضمن الهيئة الوطنية العامة للطيران المدني. ويسمح إدراج خدمات الملاحة الجوية لعمليات أثناء الطريق تحت نفس المظلة التنظيمية بتحقيق الإدارة الفعالة مع تحديد الأدوار بوضوح للمنظم من جهة وللمقدم خدمات الملاحة الجوية من جهة أخرى. وإن العنصر الرئيسي الذي يفرض إلى تحقيق نجاح ونضج منظمات تقديم خدمات الملاحة الجوية في الإمارات العربية المتحدة يكمن في إجراء المراقبة التنظيمية المتسقة والمتينة والتي تستند إلى الشروط التنظيمية المستحدثة لترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية.

٦-٢ وفي عام ٢٠١٠، أصدرت الهيئة العامة للطيران المدني (GCAA) التنظيمات لشروط ترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية في كل مجال من مجالات تخصص تقديم الخدمات، أي خدمات الحركة الجوية (ATS)، والاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS)، وإدارة معلومات الطيران (AIM)، والأرصاد الجوية (MET). وتُدار عملية مراقبة الترخيص من خلال كل مجال تخصصي على حدة، وذلك لضمان اعتماد نهج مركّز على التطوير وممارسة الضغوط المناسبة على أي مجال من مجالات تقديم خدمات الملاحة الجوية كان قد أظهر بعض الثغرات أو المشاكل أو حالات عدم الامتثال التنظيمية، سيّما في مجالات نظام إدارة السلامة ونظام إدارة النوعية.

٧-٢ وإن الطلب من أي منظمة مسؤولة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية حيّزة ترخيص صالح من المقتضيات التي تعزّز الأحكام الأساسية التي كرّسها قانون الطيران المدني للإمارات العربية المتحدة، والقاضية بوجوب قيام الهيئة (GCAA) بمنح ترخيص لكل منظمة توفر خدمات للطيران. وتمثل عملية ترخيص (ANSP) الأداة الحيوية لتسجيل وإدارة صلاحية المنظمات (ANSP) التي تتجّح في الامتثال لتنظيمات الطيران المدني.

٨-٢ وإن نجاح عملية الترخيص هذه قد تجلّى بوضوح خلال العقد الأخير، حيث بلغت جميع الهيئات المقدمة لخدمات الملاحة الجوية مستوى رفيعاً من الامتثال التنظيمي.

٩-٢ وقد ادخلت الإمارات العربية المتحدة مؤخراً تحسينات جديدة، فأضافت الشرط التنظيمي الذي يقضي بحصول أي مقدم لخدمات الملاحة الجوية، تعاقدت معه من الباطن المنظمة المسؤولة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية، على شهادة صالحة خاصة بمنظمة لتقديم خدمات الملاحة الجوية. ومع الاقرار بأن الشروط التي فُرضت على مقدمي خدمات الملاحة الجوية المسؤولين قد أدّى إلى تعزيز الامتثال التنظيمي، إلا أنه برزت حالات لم تكن فيها المنظمة التي تم التعاقد معها من الباطن ممتثلة، بصورة تامة وغير مباشرة، للتنظيمات. وإن استحداث شروط ترخيص منظمات (ANSPs) سيعزّز قدرة الدولة على النهوض بالامتثال التنظيمي الفعال.

٣- الاستنتاجات

٣-١ إن ترخيص منظمات تقديم خدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك أي منظمة يتم التعاقد معها من الباطن لتوفير مثل هذه الخدمات، ينبغي أن يُدرج كأحد مقتضيات الملحق الحادي عشر - "خدمات الحركة الجوية"، ويقرن بالمواد الإرشادية التي تتعلق بتنفيذ إجراءات فعالة لترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية.

٣-٢ وفي ضوء ما تقدم، يرجى من المؤتمر أن يوافق على التوصيات التالية:

التوصية ٥-١/xx -

يوصي المؤتمر بما يلي:

(أ) أن يأخذ علما بفحوى ورقة العمل؛

(ب) أن يطلب من الإيكاو أن تستحدث المواد الإرشادية والأحكام اللازمة للتوصية بترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية.

- انتهى -