A39-WP/161
TE/58
12/8/16

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون

البند رقم ٣٥: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

الإطار التنظيمي لمطارات الهليكوبتر ومنصات طائرات الهليكوبتر

(ورقة مقدمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه الإطار الذي أعدته الإمارات العربية المتحدة لتنظيم مطارات الهليكوبتر (بما في ذلك منصات الهليكوبتر في عرض البحر). كما تتناول بالوصف عمليات الترخيص والقبول والنهج القائم على تقييم المخاطر إزاء الإشراف التنظيمي.

وتتوسع أيضاً في إبراز مساهمة الإمارات العربية المتحدة في أعمال فريق عمل تصميم مطارات الهليكوبتر (بطاقة العمل ADOP 010-01) فيما يخص الترخيص لمطارات الهليكوبتر وفقاً لأحكام "المجلد الثاني – مطارات طائرات الهليكوبتر" للملحق الرابع عشر.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

أ) تحيط علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛

ب) تشجِّع الدول والمنظمات الدولية على اعتماد تدابير مماثلة فيما يخص تنظيم مطارات الهليكوبتر والإشراف على السلامة فيها؛

ج) تدعو الدول والمنظمات الدولية إلى إبداء تعليقاتها على عملياتها والمسائل الخاصة بها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	
المراجع:	"تقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة لعام ٢٠١٥" (Doc 10046).

١- المقدمة

١-١ سعياً إلى ضمان سلامة العمليات في مطارات الهليكوبتر امتثالاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو (الملحق الرابع عشر، المجلد الثاني)، أعدت الهيئة العامة للطيران المدني بالإمارات العربية المتحدة، في يونيو ٢٠١٢، إطاراً لتحقيق السلامة والإشراف عليها من خلال نشر اللوائح والمواد الإرشادية وقد بدأ تنفيذ هذا الإطار في ديسمبر ٢٠١٢.

١-٢ وتم، في فبراير ٢٠١٥، عرض عملية "الترخيص" و"قبول منطقة الهبوط" في شكل ورقة عمل للإيكاو قُدمت إلى المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة لعام ٢٠١٥. وتتوسع ورقة العمل تلك في عملية التنفيذ مع إشارة خاصة إلى تطبيق نهج قائم على تقييم المخاطر لمواصلة الإشراف على السلامة.

١-٣ وشجَّع رد الفعل الإيجابي من قطاع الطيران الهيئة العامة للطيران المدني بالإمارات العربية المتحدة على أن تعرض على فريق عمل تصميم مطارات الهليكوبتر أعمالها وعملياتها وإطارها التنفيذي، ولاسيما بطاقة العمل ADOP 010-01 (أحكام بشأن الترخيص لمطارات الهليكوبتر بما في ذلك تطبيق نظم إدارة السلامة).

١-٤ واتخذت الهيئة العامة للطيران المدني تدابير لتوسيع نطاق الإشراف التنظيمي بحيث يشمل منصات طائرات الهليكوبتر في عرض البحر؛ وهو إجراء اتُخذ لتعزيز السلامة بالاقتران مع اتساع نطاق صناعة النفط والغاز في الإمارات العربية المتحدة.

٢- المناقشة

٢-١ مطارات الهليكوبتر (على اليابسة)

٢-١-١ صدر منشور الهيئة العامة للطيران المدني بالإمارات العربية المتحدة بشأن مطارات الهليكوبتر تحت عنوان: "CAAP 70 Heliports: Air Service and Private Use (Not Air Service)".

٢-١-٢ أظهرت التجربة أن هناك حاجة إلى أن تُقدَّم لجهات التطبيق جميع المعلومات في وثيقة واحدة؛ وقد أدى ذلك إلى إعادة إصدار الوثيقة CAAP 70 التي أصبحت تمد جهات التطبيق بتفاصيل عمليات التطبيق والإشراف التنظيمي، واللوائح والمواد الإرشادية.

٢-١-٣ ومع توسع نطاق قطاع الطيران، ركَّزت الهيئة العامة للطيران المدني، في عملية الإشراف التنظيمي، على إعداد نهج يقوم على تقييم المخاطر إزاء الإشراف على السلامة.

٢-٢-٤ يشمل النهج القائم على تقييم المخاطر السمات التالية:

أ) مستوى الامتثال لمقتضيات الوثيقة CAAP 70 ، فيما يتعلق بالخصائص المادية (استناداً إلى القواعد والتوصيات الدولية الواردة في المجلد الثاني للملحق الرابع عشر، الصادر عن الإيكاو)؛

ب) مدى ملاءمة العلامات الأرضية والأنوار ومعدات خدمة الإنقاذ وإطفاء الحرائق المتاحة حالياً؛

ج) عدد التحركات المتوقعة في مطار الهليكوبتر خلال فترة الأشهر الثلاثة الأكثر حركية؛

د) نوع العمليات مثلاً مستوى السطح، مرتفعة، مستشفيات، معالم سياحية رئيسية، وما إلي ذلك؛

هـ) بنية الإدارة السائدة بما في ذلك العمليات والإجراءات؛

و) مستوى التدريب المقدم لعاملي مطار الهليكوبتر؛

ز) عدد الحوادث أو الوقائع خلال السنتين السابقتين؛

ح) موقع مطار الهليكوبتر من المناطق المكتظة أو غير المكتظة؛ والتضاريس أو العوائق المحيطة به.

٢-٢ منصات طائرات الهليكوبتر (في عرض البحر)

٢-٢-١ صدر منشور الهيئة العامة للطيران المدني بالإمارات العربية المتحدة بشأن منصات طائرات الهليكوبتر تحت عنوان: "CAAP 71 Helidecks: Off-Shore". وتتضمن تلك الوثيقة مواصفات منصات طائرات الهليكوبتر والمواد الإرشادية الخاصة بها، وإطار الإشراف التنظيمي على مؤسسات النفط والغاز.

٢-٢-٢ سعياً إلى تيسير عملية تحديد الأولويات لأغراض الامتثال للوائح الهيئة العامة للطيران المدني، يتعين على المؤسسات المسؤولة في المقام الأول، وشركات تشغيل منصات الهليكوبتر، ومشغلي منصات الهليكوبتر إجراء تقييم للسلامة بالاستناد إلى نموذج لإدارة مخاطر السلامة بالمرافق التي تتحمل مسؤوليتها.

٢-٢-٣ ويركِّز الإشراف التنظيمي للهيئة العامة للطيران المدني على المؤسسات الرئيسية المسؤولة. ويتم هذا الإشراف باتباع نهج قابل للتدقيق مع إعطاء الأولوية للامتثال للوائح ولفعالية نظام إدارة السلامة وعمليات ضمان الجودة.

٢-٢-٤ وفيما يلي العناصر ذات الأولوية المطلوبة من المؤسسة المسؤولة:

أ) بنية لإدارة السلامة – يجب أن تتضمن جرداً للمخاطر لأغراض الإشراف على السلامة وعملية التخطيط، وذلك بالنسبة لشركات تشغيل منصات الهليكوبتر ومشغلي منصات الهليكوبتر؛

ب) سياسات وإجراءات الإشراف على السلامة لدى شركات تشغيل الهليكوبتر ومشغليها ممن يخضعون لمسؤولية المؤسسة.

٢-٢-٥ وإذا ما ارتأت الهيئة العامة للطيران المدني بأن المؤسسة المسؤولة تفي بالأحكام المنصوص عليها في الوثيقة (CAAP 71)، تقوم بإصدار الموافقة للمؤسسة.

٢-٢-٦ في إطار عملية الإشراف التنظيمي، تحتفظ الهيئة العامة للطيران المدني بالإمارات العربية المتحدة بحقها في مراجعة جميع وثائق السلامة لدى المؤسسات المسؤولة وشركات تشغيل منصات الهليكوبتر ومشغلي منصات الهليكوبتر. كما تحتفظ بحقها في الدخول إلى أي منصة هليكوبتر لأغراض التفتيش.

٢-٢-٧ تُقِّر الهيئة العامة للطيران المدني أن تنفيذ الإشراف التنظيمي على منصات الهليكوبتر في عرض البحر لازال في مراحله الأولية. وبالنظر إلى العدد المبالغ فيه للمرافق في مياه الإمارات العربية المتحدة، فإن هذا النهج يمثل أساساً محكماً يمكن أن يقوم عليه الإشراف التنظيمي.

٣- النهوض بالسلامة

٣-١ في ديسمبر ٢٠١٥، عقدت الهيئة العامة للطيران المدني بالإمارات العربية المتحدة، بشراكة مع الإيكاو، ندوة الإيكاو حول مطارات الهليكوبتر، في دبي، للنهوض بالوعي في مجال السلامة لدى مشغلي مطارات الهليكوبتر فيما يتصل باللوائح وعمليات الإشراف على السلامة، وإتاحة الفرصة، إضافة إلى ذلك، لمناقشة قضايا ومواضيع تغطي الطيف الكامل لمواضيع مطارات الهليكوبتر.

٣-٢ وفي إطار الإشراف التنظيمي، فإن اللجنة الفنية لعمليات المطارات (AOTC) هي المكلفة حالياً بالترويج للسلامة؛ وتعتزم الهيئة العامة توسيع عضوية هذه اللجنة الفنية بحيث تتحول إلى لجنة محددة لمشغلي مطارات الهليكوبتر والشركات المشغلة. ويتمثل الهدف في تعزيز السلامة وتمتين الاتصالات داخل قطاع الطيران بالإمارات العربية المتحدة.

٤- الخلاصة

٤-١ اعتمدت الهيئة العامة للطيران المدني، بشراكة مع قطاع الطيران، نهجاً استباقياً في صياغة وإصدار اللوائح الوطنية المنطبقة على مطارات الهليكوبتر ومنصات طائرات الهليكوبتر في الإمارات العربية المتحدة. وقد حظي هذا النهج بدعم أصحاب المصلحة، اللذين أسهموا مساهمة أساسية في هذه العملية، ولاسيما في منطقة يتنامى فيها الطيران بوتيرة سريعة. وهذا ما يعكس الالتزام بالنهوض بسلامة البنى التحتية للطيران وبمبادئ برنامج السلامة الوطني.

٤-٢ وتشجِّع الإمارات العربية المتحدة، من خلال هذا النهج وهذا الإطار، الدول والمنظمات الدولية على استعراض النموذج الذي اعتمدته الهيئة العامة للطيران المدني في الإشراف التنظيمي على مطارات الهليكوبتر.

٤-٣ ومن خلال الإشارة تحديداً إلى الأحكام التي تنظم منصات مطارات الهليكوبتر (في عرض البحر) تشجِّع الهيئة العامة الدول والمنظمات الدولية على النظر في إعداد نموذج تنظيمي بالاعتماد على عمليات الإمارات العربية المتحدة وأفضل الممارسات التي تتبعها، بغية الحفاظ على الالتزام بالإشراف على سلامة الطيران.

٤-٤ وتواصل الهيئة العامة العمل عن كثب مع الإيكاو من خلال فريق عمل تصميم مطارات الهليكوبتر حيث تستمر المناقشات بإسهامات قوية من الإمارات العربية المتحدة، التي تستند إلى الخبرة التي اكتسبتها من إصدار النموذج التنظيمي وتطبيقه.

– انتهى –