



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند ٣٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

### جمع وحفظ البيانات المتعلقة بترخيص فرادى المطارات

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة)

#### الموجز التنفيذي

يمثل ترخيص المطارات عنصراً أساسياً من عناصر السلامة التشغيلية في نظام الطيران. ونظراً إلى أن الدول ترخص مطاراتها و/أو تحافظ على ترخيص مطاراتها للعمليات الدولية، وفقاً للمواصفات الواردة في الملحق الرابع عشر - "المطارات" لاتفاقية الطيران المدني الدولي وغيرها من وثائق الإيكاو الصادرة في هذا الشأن، تجدر الإشارة إلى أن بيانات ترخيص فرادى المطارات ليست موحدة ولا متاحة بسهولة. فليس هناك في الوقت الراهن مصدر أو مستودع مركزي موحد تُحفظ فيه البيانات عن حالة ترخيص فرادى المطارات على الصعيد العالمي. وإذا كانت هناك حاجة إلى بيانات ترخيص المطارات، فيجب التماس المعلومات إما من مكاتب الإيكاو الإقليمية وإما من فرادى الدول. وتقتصر الولايات المتحدة أن تحدد مجموعة مشتركة من عناصر البيانات في شكل موحد، تجمعها الإيكاو وتحفظها في مستودع مركزي. وينبغي أن تكون المعلومات متاحة لأي دولة عضو في الإيكاو أو أي منظمة دولية من خلال النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، المتاح على البوابة الإلكترونية الآمنة، أو في أي منصة إلكترونية مشابهة متفق عليها.

الإجراءات: يرجى من الجمعية العمومية ما يلي:

- (أ) تأييد ضرورة اضطلاع الإيكاو بجمع وحفظ قاعدة بيانات مركزية بشأن حالة ترخيص فرادى المطارات؛  
(ب) الإقرار بأن الفائدة المجنية من جمع البيانات المذكور تتمثل في التمكن من تحديد التقدم الذي تحرزه الإيكاو من حيث التأثير في ترخيص المطارات الدولية؛  
(ج) الإقرار بأن البيانات يمكن أن تستخدم أيضاً في تحديد الأماكن (أي الدول أو المطارات) التي ينبغي تزويدها بالموارد أو تقديم المساعدة إليها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي للسلامة.
الآثار المالية:	يندرج التمويل في نطاق ميزانية البرنامج العادي للإيكاو.
المراجع:	الملحق الرابع عشر، المجلد الأول - "تصميم وتشغيل المطارات" الملحق الرابع عشر، المجلد الثاني - "مطارات طائرات الهليكوبتر" الوثيقة 9060/5 Doc - "الدليل المرجعي لبرنامج الإيكاو للإحصاءات" الوثيقة 9774 Doc - "دليل بشأن ترخيص المطارات" النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS) أسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)

## ١- المقدمة

١-١ يمثل ترخيص المطارات عنصراً أساسياً من عناصر السلامة التشغيلية في نظام الطيران. ونظراً إلى أن الدول ترخص مطاراتها و/أو تحافظ على ترخيص مطاراتها للعمليات الدولية، وفقاً للمواصفات الواردة في الملحق الرابع عشر - "المطارات" لاتفاقية الطيران المدني الدولي وغيرها من وثائق الإيكاو الصادرة في هذا الشأن، تجدر الإشارة إلى أن بيانات ترخيص فرادى المطارات ليست موحدة ولا متاحة بسهولة. وليس هناك في الوقت الراهن مصدر أو مستودع مركزي موحد تُحفظ فيه البيانات عن حالة ترخيص فرادى المطارات على الصعيد العالمي.

٢-١ تقدم عدة وثائق صادرة عن الإيكاو متطلبات ومبادئ توجيهية لمساعدة الدول في عملية ترخيص المطارات. وتوفر بعض الوثائق تعاريف للمساعدة في توضيح نطاق المصطلحات أو معانيها. وتقدم برامج التدقيق أيضاً، مثل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، معلومات عما هو مطلوب لترخيص المطارات. وتزود معظم هذه الوثائق الدول بالمواصفات والإرشادات اللازمة لوضع إطار تنظيمي لترخيص المطارات الدولية. ويشار على النحو الواجب إلى أن الدول قد تختلف في نهج القواعد القياسية للترخيص، وكذلك في منهجية تقديم التقارير عن حالة ترخيص المطارات.

## ٢- الخلفية

١-٢ المتطلبات والإرشادات بشأن ترخيص المطارات متاحة في منشورات الإيكاو. فالفقرة ١-٤-١ من الملحق الرابع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أنه "يجب على الدول أن ترخص المطارات المستعملة للعمليات الدولية وفقاً للمواصفات الواردة في هذا الملحق فضلاً عن المواصفات الأخرى ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو، ومن خلال إطار تنظيمي مناسب".

٢-٢ وتضم وثائق الإيكاو بعض النصوص التي توفر تعاريف للمصطلحات الخاصة بالمطارات. فإن القسم (أ) من الفصل الثالث، المعنون "قواعد تنظيمية نموذجية لترخيص المطارات"، في وثيقة الإيكاو Doc 9774، "دليل بشأن ترخيص المطارات"، يعرّف المطار المرخص بأنه "مطار منحت هيئة تشغيله شهادة المطار" (ص 2-3). وهذا يعني أن معايير الاعتماد يمكن أن تختلف من دولة إلى أخرى. أما الفصل ٢-٣، "المطارات" في وثيقة الإيكاو Doc 9060/5، الدليل المرجعي لبرنامج الإيكاو للإحصاءات، فيعرّف المطار الدولي بأنه "أي مطار تعينه دولة عضو في الإيكاو يقع في أراضيها بوصفه مطاراً لدخول ومغادرة الحركة الجوية الدولية، حيث تُجرى الشكليات مثل الجمارك والهجرة والصحة العامة والحجز الزراعي والإجراءات المماثلة" (ص I-2-8).

٣-٢ وتتناول أسئلة البروتوكول الثلاثة 8.081 و 8.083 و 8.086 الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، على وجه التحديد، مسألة تقييم ما إذا كانت الدولة نفذت على نحو فعال إجراء ترخيص المطارات. فيقيم سؤال البروتوكول 8.081 ما إذا كانت الدولة قد أصدرت لوائح تبين تفاصيل متطلبات ترخيص المطارات، بما في ذلك المعايير اللازمة لتحديد ما إذا كان ينبغي ترخيص المطار. أما سؤال البروتوكول 8.083 فيقيم ما إذا كانت الدولة قد أنشأت عملية لترخيص المطارات. وأما سؤال البروتوكول 8.086 فيقيم ما إذا كانت سلطة المطار التنظيمية تنفذ متطلبات الترخيص بأكملها. وهذه المعلومات متاحة في قاعدة البيانات الخاصة بالنظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، من خلال التطبيق المسمى PQ Tester [برنامج اختبار أسئلة البروتوكول].

٤-٢ ومع أن الإيكاو تشير إلى الدول التي لديها عملية ترخيص للمطارات، وأن ترخيصاً أساسياً معيناً قد يكون متاحاً في دليل الطيران، لا يوجد حالياً أي مصدر مركزي للمعلومات بشأن ترخيص فرادى المطارات. ولم يكن هناك حتى شهر يونيو ٢٠١٦ منهجية موحدة لتقديم التقارير عن حالة ترخيص المطارات متاحة على نظام الإيكاو المتكامل لتحليل اتجاهات

السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS). فيوجد داخل هذا النظام عدد قليل من التطبيقات التي توفر معلومات عن المطارات على الصعيد العالمي، ولكن لا يقدم أي من هذه التطبيقات تقارير عن حالة ترخيص المطارات. وإذا كانت هناك حاجة إلى بيانات ترخيص المطارات، فيجب التماس المعلومات إما من مكاتب الإيكاو الإقليمية وإما من فرادى الدول.

### ٣- المناقشة

١-٣ الغرض من ترخيص المطارات هو إنشاء آلية يمكن أن تستخدمها جهة التنظيم والإيكاو وقطاع الطيران لإظهار أن المطارات تفي بالقاعدة القياسية الدنيا لسلامة الطائرات في المطار ومجاله الجوي المحلي. ويعتمد العديد من المصادر في قطاع الطيران والهيئات التنظيمية على المعلومات الموكبة للمستجدات والمتصلة بترخيص المطارات. وكما يرد في الملاحظة المدرجة في التعديل العاشر على الملحق الرابع عشر، "عندما يمنح الترخيص لمطار ما فإن ذلك يعني لمشغلي الطائرات وللمؤسسات الأخرى العاملة في المطار أن المطار يستوفي المواصفات المتعلقة بالتجهيزات وتشغيلها في وقت الترخيص، وأنه بمقدور المطار المحافظة على هذه المواصفات لمدة صلاحية الترخيص، طبقاً لما تقرره سلطة الترخيص. كما يحدد إجراء الترخيص الأساس لرصد الامتثال للمواصفات بصفة مستمرة".

٢-٣ وفي إطار الجهود الرامية إلى دعم ومساعدة مختلف الدول في المناطق المختلفة في عملية ترخيص المطارات، أُبدت بعض الملاحظات فيما يتعلق ببيانات النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، والبيانات التي تقدمها مكاتب الإيكاو الإقليمية.

٣-٣ وأظهرت البيانات المتاحة في النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS) أن النتائج التصنيفية بشأن فعالية تنفيذ الدول للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) فيما يتعلق بأسئلة البروتوكول الثلاثة الخاصة بالمطارات والمساعدات الأرضية، والتي تم تناولها في الفقرة ٢-٣، تمتد حالياً من مستوى منخفض قدره ٠,٠٨ إلى مستوى مرتفع قدره ٠,٦٠، ويمثل ذلك نطاقاً واسعاً. وتشير هذه النتائج إلى درجة الاعتماد والتنظيم التي تحققها الدولة في عملية ترخيص المطارات. ومع ذلك فإنها لا تبين حالة الترخيص لكل مطار على حدة.

٤-٣ وكان هناك خيار بديل للحصول على بيانات ترخيص المطارات يتمثل في الاتصال بمكاتب الإيكاو الإقليمية أو بفرادى الدول أو في استخراج المعلومات من كل دليل من أدلة الطيران على حدة. وأبدت مكاتب الإيكاو الإقليمية في معظمها استجابة عالية وقدمت البيانات التي جمعتها بشأن ترخيص المطارات. وثمة ملاحظة واحدة استُخلصت من مختلف التقارير الصادرة بشأن ترخيص المطارات مفادها أن البيانات التي تم جمعها كانت ذات أشكال مختلفة ومنطوية على عناصر بيانات متباينة. فقد قدم أحد التقارير معلومات عن رموز المطارات، وأسماء المطارات، والتسميات المستخدمة (ومنها على سبيل المثال، النقل المنتظم أو غير المنتظم؛ والاستخدام المنتظم أو المتناوب) بوصفها عنصراً واحداً من عناصر البيانات. وقدم تقرير آخر في حقل واحد المعلومات الخاصة برموز المطار ومدينة المطار واسم المطار والتسميات المستخدمة. وتضمن هذا التقرير أيضاً حقولاً منفصلة ذُكرت فيها العناصر التالية: الرموز البديلة والمدينة البديلة للمطار، وفئة الإنقاذ ومكافحة الحرائق (RFF)، وأرقام المدارج، ونوع المدرج، وقوة رصف المدرج. وقدم تقرير ثالث المعلومات الخاصة بالبلد ورمز المطار في حقل واحد، ومدينة المطار واسمه في حقل ثانٍ، والتسميات المستخدمة في حقل ثالث. وكانت هناك اختلافات متعددة من حيث عناصر البيانات في التقارير المختلفة، بما في ذلك المعلومات الخاصة بالمطارات الدولية وترخيصها. وعند توحيد شكل البيانات، يجب أن تبذل الجهة التي تجمع البيانات قصارى جهدها لتحقيق تكامل البيانات وتوحيدها.

٥-٣ نظراً إلى المعلومات المتاحة والسبل المتباينة لجمع البيانات المتعلقة بحالة ترخيص المطارات وتقديم التقارير بشأنها، يصعب جداً الحصول على معلومات مفيدة بشأن ترخيص فرادى المطارات. ولا يوجد حالياً أي مصدر مركزي للمعلومات عن البيانات الخاصة بحالة ترخيص فرادى المطارات. وتقتصر الولايات المتحدة وضع نموذج موحد للبيانات يضم

العناصر الكفيلة بحفظ ما يشير إلى حالة ترخيص المطارات، وكذلك البيانات الأخرى ذات الصلة بالموضوع، كما هو مبين في المرفق. فضلاً عن ذلك، تقترح الولايات المتحدة أن تتاح بيانات ترخيص المطارات في أحد تطبيقات المطارات المدرجة في النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، أو أن يجري إعداد تطبيق إضافي كفيل بحفظ هذه المعلومات.

#### ٤ - الخلاصة

٤-١ الهدف من هذه الورقة هو توحيد عملية تقديم التقارير بشأن بيانات ترخيص فرادى المطارات على الصعيد العالمي، وجعل البيانات متاحة بسهولة من خلال تيسير الوصول إلى المعلومات عبر النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS). ونظراً إلى أن منهجية تقديم التقارير عن حالة ترخيص المطارات على الصعيد العالمي تختلف باختلاف الأقاليم، توصي الولايات المتحدة باعتماد عملية موحدة ومركزية في تقديم التقارير عن البيانات. ويوفر نظام الإيكاو المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، وهو نظام متاح على شبكة الإنترنت، مستودعاً مركزياً موحداً لجمع المعلومات المتعلقة بترخيص المطارات.

-----

## المرفق

### المعلومات المقترحة

١-١ في إطار الجهود المبذولة لتوحيد وتنسيق جمع البيانات بشأن ترخيص المطارات، تقترح الولايات المتحدة جمع عناصر البيانات بشأن المعلومات المتعلقة بالمعرف والترخيص. وينبغي أن تتضمن المعلومات المتعلقة بالمعرف ما يلي: الدولة العضو، ومعرف الإيكاو الرباعي الأحرف للمطارات، واسم المطار، ومدينة المطار؛ أما معلومات الترخيص فينبغي أن تشمل ما يلي: حالة ترخيص المطار (نعم/لا)، وتاريخ الترخيص، إن وجد (الشهر، والسنة)، وتاريخ (الشهر، والسنة) أحدث عملية تفتيش أو إعادة ترخيص للمطار ضماناً لاستمرار وفائه بمتطلبات الترخيص، وتاريخ (الشهر، والسنة) أحدث عملية تحقق من أن قدرة المطار على الإنقاذ ومكافحة الحرائق (ARFF) لا تزال تفي بالمتطلبات. وإذا كانت هناك عناصر إضافية تُعتبر أساسية في جمع المعلومات الخاصة بترخيص المطارات، فينبغي إضافة تلك العناصر إلى نموذج جمع البيانات. ويرد فيما يلي جدول نمذجي يتضمن بيانات افتراضية للاطلاع عليها.

٢-١ الجدول النمذجي الذي يتضمن بيانات افتراضية:

جدول نمذجي بشأن ترخيص المطارات							
الدولة العضو	معرف الإيكاو الرباعي الأحرف للمطارات	اسم المطار	مدينة المطار	حالة ترخيص المطار (نعم/لا)	تاريخ الترخيص الأولي (الشهر، والسنة)	أحدث عملية إعادة ترخيص أو تفتيش للمطار (الشهر، والسنة)	أحدث عملية تحقق من امتثال المطار لمتطلبات الإنقاذ ومكافحة الحرائق (الشهر، والسنة)
الولايات المتحدة	KORD	Chicago O'Hare International	شيكاغو	نعم	مايو، ١٩٧٣	يوليو، ٢٠١٥	
أستراليا	YSSY	Kingsford Smith International	سيدني	نعم			
بوليفيا	SLLP	Aeropuerto Internacional de El Alto	لاباز				
الأردن	OJAQ	مطار الملك حسين الدولي	العقبة				

٣-١ انطلاقاً من هذا التصور، يتواصل جمع المعلومات عن ترخيص المطارات بين الدول الأعضاء ومكاتب الإيكاو الإقليمية، من خلال مكتب المطارات. وتقدم الدول الأعضاء إلى مكتب الإيكاو الإقليمي المعني المعلومات الخاصة بترخيص كل مطار من مطاراتها الدولية، ويقوم مكتب الإيكاو الإقليمي بعد ذلك بإرسال البيانات إلى موظفي الإيكاو المعنيين بالنظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS) في مونتريال. ثم يضيف هؤلاء الموظفون البيانات إلى قاعدة بيانات iSTARS ويتيحون هذه البيانات للدول الأعضاء من خلال أحد التطبيقات، ربما يتاح الوصول إليه عن طريق التطبيق المسمى Airport Briefing.

٤-١ ويتولى فريق الإيكاو المعني بالنظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS) مسؤولية تحديث المعلومات بحيث تواكب آخر المستجدات. وتقدم الدول الأعضاء في كل سنة أو عندما تصبح تحديثات ترخيص المطارات متاحة، إلى جهة الاتصال المعنية بمطاراتها في مكتب الإيكاو الإقليمي أي تحديثات للمعلومات الأصلية الخاصة بحالة ترخيص المطارات لديها. ثم ترسل جهة الاتصال المعنية البيانات إلى الموظفين المعنيين بالنظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، الذين يضيفونها بعد ذلك إلى قاعدة بيانات iSTARS.