



مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

(مونتريال، ٢٠ إلى ٢٢/٣/٢٠٠٦)

الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية
الموضوع ٢ - ٤

تبادل الاعتراف

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

ان الاعتراف بالشهادات والرخص أمر أساسي للطيران المدني الدولي. وتبني دول كثيرة في الوقت الحالي اعترافها على أساس الثقة المتبادلة، الا أنه ينبغي لها التحقق من استيفاء شرط هذا الاعتراف الوارد في المادة الثالثة والثلاثين من الاتفاقية وذلك بالنسبة للخطوط الجوية المنتظمة والرحلات الجوية غير المنتظمة. ويقترح أن تضع الايكاو أحكاما وارشادات لتعزيز اتساق اعتراف الدول بصحة الشهادات والرخص ومراقبة عمليات الطائرات الأجنبية في أراضيها. ويوصى بادراج بند يتعلق بالسلامة في اتفاقات الخدمات الجوية.

يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤.

١ - المقدمة

١ - ١ وفقا للمادة الحادية والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤)، تزود كل طائرة مستخدمة في الملاحة الدولية بشهادة صلاحية للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة. وتتص المادة الثانية والثلاثون على أنه يشترط أن يكون لدى الطيارين المشاركين في الملاحة الجوية الدولية شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة. ويعد الاعتراف بصحة هذه الشهادات والرخص الصادرة من دولة متعاقدة أخرى أمر أساسي للطيران المدني الدولي، حيث بدونه ستكون الرحلات الدولية مستحيلة. ووفقا للمادة الثالثة والثلاثين يكون هذا الاعتراف الزاميا بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها هذه الوثائق معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية المنطبقة (أي الملحق الأول - اجازة العاملين والمحلق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران).

٢-١ تبين نتائج تدقيق البرنامج العالمي لمراقبة السلامة أنه لا يمكن لسلطة حكومية أن تفترض بشكل معقول، بدون تحقق، أن دولة أخرى قد استوفت فعلا الشرط الضروري للاعتراف الوارد في المادة الثالثة والثلاثين. ولمساعدة الدول على الوفاء بالتزاماتها فيما يتعلق بمراقبة السلامة، سيكون من المفيد وضع أحكام وإرشادات محددة تتعلق بمراقبة عمليات الطائرات بما في ذلك الخطوط الجوية المنتظمة والرحلات غير المنتظمة التي تقوم بها الطائرات الأجنبية.

٢- المناقشة

١-٢ تصدر معظم سلطات الطيران المدني شهادات ورخص وفقا لشروط تعادل على الأقل القواعد القياسية المنطبقة كما أنها تتأكد من استمرار استيفاء هذه الشروط. ويشكل هذا مراقبة فعلية للسلامة من قبل الدول. وكانت الدول بصفة عامة لعدة سنوات تثق في ولاء دول الايكاو المتعاقدة الأخرى بالتزاماتها وفقا للاتفاقية كما اعترفت بشهاداتها ورخصها على ظاهرها.

٢-٢ وقد تم انشاء برنامج USOAP سنة ١٩٩٩ بهدف ضمان اضطلاع الدول المتعاقدة بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة على النحو الملائم. وقد أظهرت نتائج الدورة الأولى من عمليات التدقيق أن عددا من الدول يصدر الشهادات أو الرخص أو يعتمدها بدون استيفاء القواعد القياسية المطبقة. ونتيجة لذلك، لم يعد ممكنا الاعتراف على أساس مبدأ الثقة المتبادلة فقط. لذا هناك ضرورة للتحقق من الأساس الذي تستخدمه دولة أخرى تصدر الشهادات والرخص والتحقق كذلك من أنه تم فعلا استيفاء شرط الاعتراف كما نصت عليه المادة الثالثة والثلاثون.

٣-٢ قبل الاعتراف بصحة الشهادات والرخص التي تصدرها دولة متعاقدة أخرى أو تعتمدها، ينبغي للدولة التحقق، كحد أدنى، من استيفاء القواعد القياسية ذات الصلة عندما تم اصدار الشهادات والرخص أو اعتمادها والتحقق من مواصلة استيفاء هذه القواعد ولهذا الغرض ينبغي أن تتوفر لدى الدولة اجراءات للاعتراف قائمة على أساس معايير متناسقة. ويعتبر أن المواد الإرشادية المتعلقة بعملية التحقق بصفاتها شرطا للاعتراف مفيدة ويمكن أن تتضمن الخطوات التالية:

١ تحديد الدولة (الدول) المتعاقدة المسؤولة عن اصدار أو اعتماد الشهادات والرخص المنطبقة (دولة التسجيل، دولة المشغل وأي دولة (أو دول) أخرى). ويشمل هذا استعراضا لأي اتفاقات ثنائية بموجب المادة الثالثة والثمانين مكرر وغيرها فيما يتعلق بنقل بعض المهام والواجبات المتعلقة بمراقبة السلامة، وكذلك أي اتفاقات تأجير من قبل المشغل المعني.

١ تقييم مستوى مراقبة السلامة التي تمارسها الدولة (أو الدول) المعنية. ويشمل هذا مراجعة استعراض برنامج USOAP وأي تقارير أخرى متعلقة بتدقيق مراقبة السلامة، وخاصة تنفيذ الدول الفعال لالتزاماتها المتعلقة باصدار الرخص والشهادات والالتزامات المتعلقة بالمراقبة.

١ تقييم ما اذا كان مستوى نشاط الطيران وطبيعته متوافقين مع قدرة الدول المتعاقدة المعنية على مراقبة السلامة، أي قدرة السلطات المسؤولة عن مراقبة السلامة على تنفيذ وتطبيق قواعد السلامة ذات الصلة مع مراعاة كون شهادة المشغل الجوي قد صدرت أم لم تصدر عن السلطة المسؤولة في الدولة حيث توجد مراقبة التشغيل وحيث يقيم المشغل الجوي.

٢-٤ ويلاحظ أن مسؤوليات والتزامات الدول بشأن مراقبة السلامة قد تم تحديدها في الاتفاقية وملاحقها حتى لو لم يستخدم مصطلح مراقبة السلامة في أحكامها. ويجب على الدولة ضمان السلامة في المجال الجوي داخل أراضيها بما في ذلك تشغيل طائرات المشغلين الجويين الأجانب. بالإضافة الى المادة الثالثة والثلاثين، فالمادتان السادسة عشرة والحادية والعشرون مرتبطتان بهذا الشأن. وتتضمن المادة السادسة عشرة حق سلطات الدول في تفتيش طائرات الدول

المتعاقدة الأخرى عند الهبوط أو المغادرة وفحص الشهادات والمستندات الأخرى التي تنص عليها هذه الاتفاقية. وتتولى الدول المتعاقدة بموجب المادة الحادية والعشرين بناء على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي تقديم معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة. وينبغي وضع أحكام ومواد ارشادية محددة بشأن مسؤولية دولة ما عن العمليات الجوية الأجنبية داخل أراضيها وذلك تكتمل للالتزامات الواردة في المواد ذات الصلة في الاتفاقية.

٥-٢ تم تلخيص التزامات دولة التسجيل ودولة المشغل كما وردت في الاتفاقية وملاحقها في الضميمة (ب) بكتاب المنظمة EC 2/93, AN 11/41-05/83 المؤرخ في ٢٠٠٥/٨/١٢. إلا أن ثمة حاجة إلى مراقبة عمليات الطائرات ليس على الطائرات التي تقع تحت المسؤولية المباشرة للدولة فحسب، بل أيضا على الطائرات الأجنبية داخل أراضيها. وقد دُكرت الدول بهذه الحاجة في الفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧: استراتيجية موحدة لازالة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة. وبالطبع لا تقتصر هذه المراقبة على الطائرات التي تشارك في خطوط جوية منتظمة بل تنطبق أيضا على الرحلات غير المنتظمة.

٦-٢ يرسم دليل الايكاو بشأن إجراءات تفتيش العمليات والترخيص والمراقبة المستمرة (Doc 8335) عملية إجراء مراقبة مستمرة من قبل الدولة لمشغليها الجويين الوطنيين. إلا أن هناك ارشادات قليلة فيما يتعلق بمشغل جوي أجنبي. ولمساعدة الدولة على ممارسة مهامها الخاصة بمراقبة السلامة، قد يكون من المفيد للايكاو وضع أحكام وارشادات محددة بشأن التزامات المراقبة بما فيها عمليات الطائرات الأرضية في أراضي الدول وبشأن المعايير المتسقة لعملية الاعتراف. وينبغي أن تأخذ هذه المواد في الاعتبار تجارب الدول بما في ذلك قواعد الطيران الفيدرالي للولايات المتحدة الجزء ١٢٩ المتعلق بالناقلين الجويين الأجانب والقاعدة التنظيمية الحديثة للبرلمان الأوروبي وللمجلس في شأن الناقلين الجويين الذين خضعوا لحظر التشغيل.

٧-٢ وقد أدت العولمة وتوسع الطيران المدني الدولي على مدى العقود الأخيرة، وكذلك تقدم تكنولوجيا الطيران، إلى تعقيدات لم يتم تصورها في الاتفاقية. وقد تم تحديث الملاحق لتعكس البيئة المتغيرة وتيسر مراقبة الدول للسلامة، وفي هذا الصدد، أدرج مفهوم شهادة المشغل الجوي (AOC) عام ١٩٩٠ في الملحق السادس — تشغيل الطائرات، الجزء الأول، النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات والجزء الثالث، العمليات الدولية — طائرات هليكوبتر. وقد حددت القواعد القياسية الجديدة بوضوح التزامات السلامة الخاصة بالمشغل الجوي ودور دولة المشغل فيما يتعلق بالترخيص والمراقبة المستمرة للمشغل. ويتم التدقيق على تنفيذ القواعد القياسية ذات الصلة بموجب برنامج USOAP.

٨-٢ تتم دراسة أحكام جديدة تتعلق بحمل نسخة من شهادة المشغل الجوي AOC وباعتراف دول أخرى بها ويمكن أن تكون قد اعتمدت بوقت حلول انعقاد المؤتمر (انظر كتاب المنظمة AN 11/43-05/76 المؤرخ في ٢٠٠٥/٨/١٢). وهكذا ستدرج في الملحق السادس آلية اعتراف بشهادة المشغل الجوي مماثلة لتلك التي نصت عليها المادة الثالثة والثلاثون من الاتفاقية بشهادات الصلاحية للطيران واجازات الطيران.

٩-٢ تدخل الدول في اتفاقات الخدمات الجوية للسماح لمشغليها بتقديم خدمة إلى دولة أخرى والعكس صحيح وغالبا ما تكون هذه الاتفاقات الثنائية قائمة أولا على اعتبارات سياسية واقتصادية ولا تعالج السلامة دائما. وقد اعتمد المجلس في ٢٠٠١/٦/١٣، قرارا وبندا نموذجيا ذا صلة بسلامة الطيران وسيتم ادراجه في اتفاقات الخدمات الجوية (انظر كتاب المنظمة AN 6/42-01/84 المؤرخ في ٢٠٠١/٩/١٤). وهو يعالج مستلزمات السلامة التي سيحتاج إليها كل طرف في الاتفاق للحفاظ عليها كما أنه يساعد على ضمان كون الطائرات التي تستخدم المجال الجوي والمطارات في دولة أخرى تشغل وتتم صيانتها وفقا لقواعد الايكاو القياسية. وسيكون الحوار الجاري وكذلك مراقبة العمليات الجوية

الأجنبية مطلوبين للحفاظ على صلاحية مثل هذا الاتفاق. وقد تم ادراج القرار والبند النموذجي ذي الصلة داخل الوثائق المرجعية على موقع الشبكة لأجل هذا المؤتمر.

٣ - الاستنتاجات

١-٣ هناك حاجة الى التحقق قبل الاعتراف بصحة الشهادات والرخص من أن شروط هذا الاعتراف مستوفاة، أي أن تلك الوثائق قد صدرت وفقا لشروط تعادل القواعد القياسية المطبقة على الأقل.

٢-٣ من المستصوب وجود اجراءات للاعتراف بالشهادات والرخص، فضلا عن نهج موحد لمراقبة عمليات الطائرات الأجنبية. وبغية تحقيق هذا الغرض، ينبغي للايكاو أن تعد أحكاما ومواد ارشادية حسب الضرورة.

٣-٣ ينصح بادراج بند خاص بالسلامة في الاتفاقات الثنائية.

٤ - الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٤ يرجى من المؤتمر أن يوصي بما يلي:

- (أ) أن تتحقق الدول من استيفاء شروط الاعتراف بصحة الشهادات والرخص.
- (ب) أن تنفذ الدول وأن تدعم مراقبتها لعمليات الطائرات الأجنبية داخل أراضيها.
- (ج) أن تعد الايكاو أحكاما ومواد ارشادية حسب الضرورة لمساعدة الدول في ضمان وجود أعلى درجة ممكنة عمليا من الاتساق في الاعتراف بصحة الشهادات والرخص وفي مراقبة عمليات الطائرات الأجنبية في أراضيها.
- (د) أن تدرج الدول بندا متعلقا بالسلامة في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، استنادا الى بند السلامة النموذجي الذي أعدته الايكاو.

- انتهى -