

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند ٢: سلامة وأمن ادارة الحركة الجوية

٢-٢: ترخيص نظم ادارة الحركة الجوية من منظور السلامة

ترخيص نظم ادارة الحركة الجوية

(مقدمة من الدول الافريقية^١)

ملخص

الغرض من هذه الوثيقة هو المناقشة الموجزة لمفهوم ترخيص خدمات ادارة الحركة الجوية واقتراح اعتماد منهجية عالمية لمنح تراخيص مقدمي خدمات الحركة الجوية. يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤.

١- مقدمة

١-١ تشكل أنشطة الايكاو المتعلقة بالسلامة جزءا من برنامج العمل الفني للمنظمة في مجال الملاحة الجوية. وإلى جانب هذه الأنشطة، استحدثت الايكاو البرنامج العالمي للسلامة الجوية (GASP) الذي يستكمل هذه الأنشطة ويسهل تخصيص الأولويات ويعتبر أيضا ملخصا لأنشطة المنظمة المتعلقة بالسلامة.

٢-١ وفي هذا الصدد، تم تحقيق عدة أهداف تشمل ادخال نظم ادارة السلامة لادارة الحركة الجوية وترخيص عمليات المطارات. ويغطي هذين المجالين على التوالي ما يلي:

* النصان الانجليزي والفرنسي مقدمان من الدول الأفريقية.

^١ الجزائر، أنغولا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، الكامرون، الرأس الأخضر، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، اريتريا، اثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غيانا، غينيا-بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، الجماهيرية العربية الليبية، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، ساو تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، السودان، سوازيلند، توغو، تونس، اوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زمبابوي.

(أ) التعديل رقم (٤١) للملحق الحادي عشر — خدمات الحركة الجوية الذي أدخل التزام مقدمي خدمات الحركة الجوية وسلطات الدول المتعاقدة بإنشاء برامج لمراقبة السلامة.

(ب) التعديل رقم (٤) للملحق الرابع عشر — المطارات، المجلد الأول — تصميم وتشغيل المطارات، الذي أدخل التزام ترخيص المطارات الدولية من ٢٧/١١/٢٠٠٣ وأنشأ نظاما لإدارة السلامة من ٢٥/١١/٢٠٠٥.

٣-١ بالإضافة الى وضمن اطار تقييم التزام الدول بأحكام الملحقين الحادي عشر والرابع عشر باتفاقية شيكاغو، ستشرع الايكاف في توسيع نطاق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) اعتبارا من عام ٢٠٠٤ وسيتم الاضطلاع بعمليات مراقبة السلامة الجوية المتعلقة بخدمات الملاحة الجوية وعمليات المطارات.

٢- المناقشة

١-٢ تعتمد سلامة عمليات نظام ادارة الحركة الجوية على عدد كبير من المعايير، وخاصة تأهيل العاملين وجودة وموثوقية بيانات الطيران والاجراءات التشغيلية ووسائل ادارات خدمات الحركة الجوية وتجهيزات ووسائل الملاحة والمعدات المركبة والتفاعل بين هذه العناصر لتهيئة بيئة تشغيلية مأمونة.

٢-٢ ان معظم الدول المتعاقدة في اقليم أفريقيا والمحيط الهندي لم تنشئ بعد أي برامج لإدارة السلامة ولم تضع نظما لسلامة ادارة الحركة الجوية.

٣-٢ يمكن لتفاوت ونطاق المجالات المعنية بتحسين السلامة أن يؤثر تأثيرا كبيرا على استجابة الدول بالنسبة لتخطيط وتنفيذ المتطلبات الجديدة. فضلا عن ذلك، فان عدم وجود ارشادات واضحة وموجزة ودقيقة على المستوى الاقليمي فيما يتعلق بمنهجية التطبيق وخاصة فيما يتعلق بنظم ادارة السلامة في مجال ادارة الحركة الجوية من المحتمل أن يحد من الامتثال للمتطلبات المشار اليها أعلاه.

٤-٢ تعتبر ادارة وتنظيم نظم سلامة ادارة الحركة الجوية مهام متشعبة تتطلب موارد وجهودا كبيرة من الدول. وتتطلب الأنشطة العديدة المتصلة بالسلامة والتي تتجم عن هذا الوضع طائفة من المهارات والموارد والخبرات لا تستطيع معظم دول أفريقيا والمحيط الهندي احرازها. وبالتالي، من الضروري اعتماد نهج عالمي يستلزم توحيد الاجراءات والأساليب أو اعتماد نهج تعاوني لتنفيذ مراقبة برامج السلامة في مجال ادارة الحركة الجوية.

٥-٢ عموما، يسهل تطوير تكنولوجيات الاتصالات والملاحة والاستطلاع تحقيق أهداف ادارة الحركة الجوية. ويتطلب ترخيص نظم السلامة عملا أساسيا لتقييم خطر وسلامة أنشطة النظم.

٦-٢ بناء على ذلك، يتطلب ترخيص سلامة نظم ادارة الحركة الجوية موارد وخبرات محددة لكل مهمة. وترى الدول الأفريقية أنه ينبغي النظر في هذا النشاط والتعامل معه بطريقة مماثلة لطريقة التعامل مع ترخيص الطائرات والمعدات على متنها. وبالتالي، سيتصل الترخيص أساسا باحترام القواعد القياسية للمصنعين وتركيب معدات الاتصال والملاحة والاستطلاع التي يتم تشغيلها في مجال ادارة الحركة الجوية. وينبغي أيضا أن يشمل الترخيص مؤهلات العاملين التشغيليين في مجال ادارة الحركة الجوية (مراقبي الحركة الجوية) وكذلك اجراءات استعادة المعلومات من وقائع خدمات الحركة الجوية.

٧-٢ يمكن في الحقيقة ادماج العناصر الواردة أعلاه على أساس منهجي في نظام ادارة السلامة (SMS)، الذي يتعين وضع معايير المرجعية للترخيص وهيئته للترخيص. ويعتمد ترخيص نظم ادارة الحركة الجوية على أسئلة متكررة تتعلق بما يلي:

(أ) نطاق الترخيص.

(ب) هيئة الترخيص.

(ج) اعتماد هيئة الترخيص، بغية تقييم قيمة أو مصداقية أي ترخيص على المستوى الدولي.

(د) سلطة الترخيص.

٨-٢ أجابت الايكاو عن بعض الأسئلة أعلاه في مجال المطارات ومجالات الخدمة المتصلة به في دليل ترخيص المطارات (Doc 9774). غير أنه من الواضح أن خدمات ادارة الحركة الجوية التي لا يكون مقرها في أحد المطارات تثير مشاكل مختلفة، مازالت تتعين دراستها بشكل منفصل.

٩-٢ لا يحول هذا دون اعتماد أحكاما لدعوة الدول لوضع تنظيم للمصادقة الرسمية على نظم ادارة الحركة الجوية ومقدمي خدمات الحركة الجوية.

١٠-٢ مع وجود مقدمين جدد مستقلين ومن القطاع الخاص لخدمات الحركة الجوية، من الضروري القيام على نطاق عالمي بتحديد معايير المصادقة الرسمية على مقدمي خدمات الحركة الجوية بالاستناد أساسا الى جوانب السلامة.

٣- الاستنتاج

١-٣ من المحتمل أن نظام ادارة السلامة الذي يتطلبه الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يعزز قدرة الدول على الاشراف على مقدمي الخدمات وضمان انشاء آليات للضوابط الذاتية وتصحيح الاخفاق.

٢-٣ وفضلا عن ذلك، ومع مراعاة مقدمي خدمات الحركة الجوية الجدد من القطاع الخاص، من الضروري القيام بما يلي:

(أ) وضع نظام اتفاق لمقدمي خدمة الملاحة الجوية. وستقوم الدول بمنح الاتفاقات على أساس معايير وقواعد قياسية تضعها الايكاو على نطاق عالمي.

(ب) قواعد للتشغيل البيئي للنظام يستخدمها مقدمو خدمة الملاحة الجوية على أساس المعدات الضرورية وقواعد تنفيذ المواصفات، الخ.

٤- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٤ يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

(أ) الاحاطة علما بالمعلومات المقدمة في هذه الوثيقة.

(ب) اعتماد التوصيتين التاليتين:

التوصية رقم xx/٢ — ترخيص سلامة نظم ادارة الحركة الجوية

يوصى بأن تضع الايكاو مواصفات اضافية لمواصفات الوثيقة Doc 9774، لترخيص خدمات ادارة الحركة الجوية، بشأن ما يلي:

(أ) معدات الاتصالات والملاحة والاستطلاع.

(ب) اجراءات ادارة الحركة الجوية

(ج) العاملون في ادارة الحركة الجوية.

(د) نظام ادارة السلامة.

التوصية رقم xx/٢ — اتفاق مقدمي خدمات الحركة الجوية

يوصى بأن تضع الايكاو مواصفات ومعايير للموافقة على مقدمي خدمات الحركة الجوية وبأن تضع متطلبات لما يلي:

(أ) منح اتفاق للتشغيل.

(ب) وضع قواعد للتشغيل البيئي للنظم التي يستخدمها مقدمو خدمات الحركة الجوية.

— انتهى —