



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣: برامج التسهيلات

إنشاء نظام لمراقبة التسهيلات

(ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني "لجنة أفكاف"، نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية^١)

الموجز التنفيذي

يتطلب التنفيذ الناجح للتسهيلات تنسيقاً وتعاوناً وثيقين بين الكيانات الحكومية وسلطات مراقبة الحدود والقطاع. وتشدد القاعدة القياسية ٨-١٩ من الملحق التاسع على الحاجة إلى إنشاء اللجنة الوطنية لتسهيلات النقل الجوي التي توفر المنتدى للتشاور وتبادل المعلومات بشأن مسائل التسهيلات، فيما بين الوكالات الحكومية والجهات المعنية والقطاع على الصعيد الوطني وعلى مستوى المطارات. وفي حين أن الملحق التاسع — التسهيلات دخل للمرة الأولى حيز النفاذ في عام ١٩٤٩، فإن تنفيذه تأخر إلى حد كبير مقارنة بملحي السلامة والأمن.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) حث الدول على إنشاء نظام وطني لمراقبة التسهيلات؛
- ب) حث الدول على تعيين سلطة مناسبة لمراقبة التسهيلات، ويفضل أن تكون هيئة الطيران المدني، مدعومة بتمويل مناسب؛
- ج) الطلب إلى الإيكاو مساعدة الدول في وضع آلية للتقييم الذاتي لتحديد مستوى تنفيذها لأحكام الملحق التاسع — التسهيلات؛
- د) الطلب إلى الإيكاو إعداد تدريب لمفتشي مراقبة التسهيلات لتعزيز بناء القدرات.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: الأمن والتسهيلات
الآثار المالية:	لا توجد آثار مالية إضافية
المراجع:	الملحق التاسع — التسهيلات (الطبعة الخامسة عشرة، ٢٠١٧)

^١ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجمهورية الكونغو وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية ولريتريا وليسواتيني ولثوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتنزانيا وتوغو وتونس وأوغندا وزامبيا وزيمبابوي.

١- المقدمة

١-١ يهدف برنامج التسهيلات إلى توفير الأدوات اللازمة للدول الأعضاء لوضع أهداف وغايات واقعية في برامج التسهيلات الوطنية من جهة والإرشادات لمساعدتها في اتخاذ الخطوات اللازمة لتحقيق تلك الأهداف والغايات من جهة أخرى. ويتمثل جوهر برنامج التسهيلات في تحسين إجراءات مراقبة الحدود وتخليصها بحيث تكون أكثر كفاءة وفعالية في ضمان الامتثال.

٢-١ تلزم القاعدة القياسية ٨-١٩ الدول بإنشاء اللجنة الوطنية لتسهيلات النقل الجوي لتنسيق قضايا السياسات العامة على الصعيد الوطني. ويتعين إنشاء لجان تسهيلات المطارات لمواءمة مختلف المسائل العملية واليومية وإيجاد حلول للمشاكل التي قد تنشأ على الصعيد المحلي. ويشمل تنفيذ برنامج التسهيلات، على النحو المبين في الملحق التاسع وغيره من الوثائق ذات الصلة، سلطات الطيران المدني وغيرها من الإدارات الحكومية التي تكمن اهتماماتها الرئيسية في ميادين أخرى غير الطيران. ويتمثل التحدي الذي يواجه برنامج التسهيلات في معالجة جميع هذه المصالح بطريقة منسقة، مع العمل في الوقت نفسه على بلوغ الهدف المتمثل في تحقيق إنتاج أكثر كفاءة وتنظيماً وجاذبية في مجال النقل.

٣-١ ويسهم غياب التدقيق الشامل للقواعد والتوصيات الدولية في الملحق التاسع في عدم إعطاء الدول الأولوية لتنفيذ أحكام التسهيلات. ولذلك، لابد من إنشاء آلية وطنية لمراقبة التسهيلات لتمكين الدول من رصد التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية بالملحق التاسع — التسهيلات، وإنشاء هيكل تنسيق مع الوكالات الوطنية لوضع التشريعات وبرامج التدريب فضلاً عن توفير الموارد اللازمة لتنفيذ نظام فعال لمراقبة الجودة. وبالإضافة إلى ذلك، سيضمن النظام الوطني لمراقبة التسهيلات قيام قطاع الطيران بتوفير مستوى من تسهيلات النقل الجوي يكون مساوياً أو أفضل من المستوى الذي تحدده القواعد والتوصيات الدولية.

٢- المناقشة

١-٢ في حين أن هيكل النظام الوطني لمراقبة التسهيلات هو شأن داخلي للدولة، فقد تبرز الحاجة إلى تركيز المسائل التنظيمية والرقابية المتعلقة بالتسهيلات في إطار كيان واحد. وينبغي للسلطة المعنية المسؤولة عن البرنامج الوطني لتسهيلات النقل الجوي (NATFP) أن تنشئ هيكلًا رقابيًا ينسق مع جميع الوزارات والإدارات والوكالات المسؤولة المشاركة في التسهيلات. وينبغي أن تحتفظ الوزارات والإدارات والوكالات بالمسؤولية الكاملة عن مجالات اختصاصها المحددة مع التنسيق مع السلطة المعنية/التنسيقية.

٢-٢ وينبغي ألا تحاول السلطة المعنية المسؤولة عن البرنامج الوطني (NATFP) تحمل المسؤولية عن تنفيذ البرنامج نفسه برمته، مع استبعاد القطاع وغيره من الوزارات والإدارات والوكالات المشاركة في نشاطات التسهيلات. وبدلاً من ذلك، ينبغي للسلطة المعنية أن تطلب من تلك الوزارات والإدارات والوكالات أن تعين رسمياً منسقين للتسهيلات لتعزيز العمليات والإجراءات الرامية إلى تسهيل الحركة وتحسين كفاءة النقل الجوي وإنتاجيته وجودة خدماته.

٣-٢ وتشمل المهام التي ينطوي عليها تنظيم ميدان تسهيلات النقل الجوي والإشراف عليه عمليات التدقيق والتفتيش والاختبارات والمراجعات والتحليلات. وسيعتمد الأداء المرضي لهذه المهام إلى حد كبير على مؤهلات وخبرات وكفاءة الموظفين المسؤولين عن مراقبة أنشطة تسهيلات النقل الجوي. ولذلك، تحتاج الإيكاف إلى توفير التدريب لمفتشي مراقبة التسهيلات لتزويدهم بالمعرفة والفهم للمنهجية والأدوات والتقنيات المستخدمة في التحقق من احترام معايير التسهيلات. وينبغي أن يكون الموظفون المسؤولون عن تنظيم أنشطة التسهيلات ومراقبتها مؤهلين تأهيلاً كاملاً ويتمتعون بمهارات تنظيمية محددة وأن يظهروا المعرفة الفنية المناسبة.

٤-٢ ويلزم تزويد السلطة المعنية داخل الدولة المسؤولة عن تلك المراقبة بالموارد البشرية والمالية اللازمة لتمكينها من الوفاء بمسؤولياتها الرقابية بفعالية. ومن الضروري توفير التمويل الكافي لإنشاء نظام مراقبة التسهيلات واستدامته.

٣- التوصية

١-٣ ينبغي للدول الأعضاء أن تسعى إلى العمل عن كثب مع الايكاو لإنشاء نظام وطني لمراقبة تسهيلات النقل الجوي على غرار النموذج الذي يستخدم لوضع نظم مراقبة سلامة وأمن الطيران. وقد يشمل ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، وضع تشريعات أولية لترسيخ متطلبات التسهيلات في التشريعات الوطنية، ووضع لوائح وبرامج تسهيلات وطنية لتكثيف القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق التاسع — التسهيلات، وإنشاء السلطة المناسبة ذات المسؤوليات الواضحة لتنظيم القطاع، ووضع الحد الأدنى من شروط الدراية والخبرة للموظفين الفنيين الذين يؤدون المهام الوطنية في مجال المراقبة والتنظيم.

٢-٣ ينبغي للدول أن تعين منسقين في الوكالات المتعددة الأوجه للتعامل مع مختلف الوظائف الفنية ولكن مع وجود خط إبلاغ مباشر للوكالة المنسقة والجهة التنظيمية، وأن تضع جدولاً زمنياً متيناً وعملياً للتفتيش السنوي للتحقق من الامتثال. ومن شأن ذلك أن يحسن التنفيذ الفعال ويعزز امتثال الدول لأحكام الملحق التاسع — التي ترعى التسهيلات.

— انتهى —