



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

الاعتراف المتبادل بترخيص مؤسسات الصيانة المعتمدة

(ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية^٢)

الموجز التنفيذي

إن ترخيص مؤسسات الصيانة المعتمدة (AMOs) ومراقبتها من جانب العديد من سلطات الطيران المدني يؤدي غالباً إلى أوجه من عدم الكفاءة التشغيلية والازدواجية التنظيمية وارتفاع تكاليف الامتثال لكل من مؤسسات الصيانة المعتمدة وشركات الطيران على حد سواء. كما إنّ غياب قواعد عالمية منسقة وأطر للاعتراف المتبادل يؤدي إلى حالات تأخير في الصيانة وزيادة في التكاليف وإمكانية وجود ثغرات في المراقبة على السلامة.

وقد أدركت الإيكاو هذه التحديات وتعمل على وضع قواعد ومواد إرشادية بشأن الاعتراف المتبادل بالتراخيص الصادرة عن مؤسسات الصيانة المعتمدة الأجنبية. ورغم أن هذا الجهد جدير بالتقدير، فإن هناك حاجة ملحة لتسريع العملية من أجل ضمان الاتساق والفعالية على المستوى العالمي.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ)حث الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) على التمسك بالتزامها ومساعدة بعضها البعض في إنشاء آليات بشأن الاعتراف بشهادات مؤسسات الصيانة؛

ب)الإيعاز إلى الإيكاو بالانتهاء من وضع القواعد والتنسيق بشأن الاعتراف المتبادل بترخيص مؤسسات الصيانة المعتمدة من خلال بلورة إطار مناسب لتنفيذ اتفاقيات الاعتراف المتبادل (MRAs)؛

ج)الإيعاز إلى الإيكاو بوضع آليات لتعزيز القدرات التنظيمية وآليات المراقبة على مؤسسات الصيانة المعتمدة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية"
-----------------------	--

^١ النسختان بالإنجليزية والفرنسية مقدمتان من جانب اللجنة الأفريقية للطيران المدني "لجنة أفكاك".

^٢ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية إفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر وكوت ديفوار وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وسوازيلاند وإثيوبيا والجابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	الملحق السادس - تشغيل الطائرات الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760) الوثيقة (Doc 10184) - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية (اعتباراً من ٢٠٢٢/١٠/٧) قرارات الجمعية العمومية ١٢-٣٨ و ٣-٢٩ و ١٢-٣٨ و ١٠-٤١. الوثيقة (Doc 7300) - اتفاقية الطيران المدني الدولي

١- المقدمة

١-١ وضعت الإيكاو، من خلال الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران والملحق السادس - تشغيل الطائرات، مجموعة من القواعد الدولية لصيانة الطائرات، بما في ذلك مراقبة مؤسسات الصيانة المعتمدة. غير أن غياب أطر الاعتراف المتبادل بين سلطات الطيران المدني أدى إلى جعل عمليات الترخيص غير متسقة وتكرار في عمليات التدقيق والمراقبة وزيادة في تكاليف الامتثال.

٢-١ وقد شددت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي (Doc 7300) وقرارات الجمعية العمومية مثل القرار ٣-٢٩ "التوافق العالمي للقواعد" على أهمية التنسيق العالمي في المراقبة التنظيمية. ورغم جهود الإيكاو في إطار برنامجها العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، لا يزال غياب نهج عالمي موحد وقياسي لترخيص مؤسسات الصيانة المعتمدة يمثل تحدياً.

٢- المناقشة

١-٢ التحديات التشغيلية والتنظيمية

١-١-٢ يزيد غياب الاعتراف المتبادل من تكاليف الامتثال على مؤسسات الصيانة المعتمدة التي يتعين عليها الالتزام بشروط وطنية متفاوتة وأحياناً متعارضة، وهذا العبء المالي الإضافي يؤثر في تنافسية قطاع الصيانة، خاصة في أسواق الطيران النامية.

٢-٢ اعتبارات السلامة والمراقبة

١-٢-٢ كشفت عمليات التدقيق التي أجرتها الإيكاو في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) عن وجود تفاوتات في كيفية قيام الدول بتنفيذ مراقبة مؤسسات الصيانة المعتمدة. لذا فاعتماد نهج منسق يقوم على اتفاقيات الاعتراف المتبادل سوف يحسن من الاتساق العالمي والالتزام بقواعد الإيكاو.

٢-٢-٢ ودعت صناعة الطيران، بما في ذلك الاتحاد الدولي للنقل الجوي "أياتا"، وقطاع الصيانة والإصلاح والتجديد (MRO) إلى توحيد التراخيص التي تصدرها مؤسسات الصيانة المعتمدة من أجل تحسين الكفاءة التشغيلية دون المساس بالسلامة.

٣-٢-٢ ويعد عمل الإيكو الجاري لإعداد قواعد ومواد إرشادية بشأن الاعتراف المتبادل بشهادات مؤسسات الصيانة المعتمدة خطوة في الاتجاه الصحيح. غير أن وتيرة التنفيذ ينبغي أن تتسارع لمعالجة الحاجة الملحة إلى مراقبة موحدة ومنسقة وفعالة لمنظمات الصيانة المعتمدة.

٣- الإجراءات المقترحة

١-٣ إنشاء إطار للاعتراف المتبادل

١-١-٣ بالإضافة إلى ما ورد في وثيقة "دليل صلاحية الطائرات للطيران" (Doc 9760)، تحديداً في الجزء الثالث — دولة التسجيل، الفصل العاشر، في الفقرات ١٠-٢-٢ و ١٠-٢-٣ و ١٠-٤-٢ و ١٠-٤-٣، ينبغي على الإيكو أن تضع إطاراً عالمياً يوجه عملية تنفيذ الاعتراف المتبادل بمؤسسات الصيانة المعتمدة، وينبغي أن يعزز هذا الإطار اتفاقيات الاعتراف المتبادل بين الدول. وسوف تضمن مثل هذه الاتفاقيات أن التراخيص الممنوحة من دولة ما سيعترف بها من قبل الدول الأخرى، مما يقلل من ازدواجية المراقبة. ويمكن الاستفادة من الدروس المستخلصة من الاتفاقيات الثنائية القائمة، مثل تلك المبرمة بين وكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA)، وإدارة الطيران الاتحادية (FAA)، لوضع نموذج عالمي للاعتراف بمؤسسات الصيانة المعتمدة.

٢-١-٣ ويمكن للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، خصوصاً تلك التي تمتلك إطاراً تنظيمياً قابلاً للإنفاذ، أن تشكل منصة لتنفيذ ما يلي:

(أ) تيسير عملية توحيد وتنسيق التراخيص الصادرة عن مؤسسات الصيانة المعتمدة؛

(ب) إنشاء اتفاقية اعتراف متبادل بين الدول الأعضاء؛

(ج) إجراء تدقيق/تفتيش موحد على الدول الأعضاء الأخرى في الإيكو لصالح الدول الأعضاء بالمنظمات الإقليمية؛

(د) إصدار شهادة اعتراف موحدة بترخيص مؤسسات الصيانة المعتمدة، تكون ممنوحة من قبل الدول الأخرى الأعضاء في الإيكو لصالح الدول الأعضاء بالمنظمات الإقليمية.

٣-١-٣ وبدعم من الإيكو والهيئات الإقليمية المناسبة، يمكن للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية أن توحيد جهودها من خلال إطار تنظيمي مُرضٍ يتم الاتفاق عليه من أجل التوصل إلى اتفاقية اعتراف متبادل موحدة لكل إقليم/مجموعة دول بما يؤدي إلى تدقيق/تفتيش موحد مع إصدار شهادة اعتراف موحدة بالموافقات الممنوحة من قبل الدول الأخرى الأعضاء في الإيكو.

٤-١-٣ إن المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو — المتعلقة بالاعتراف بالشهادات والرخص — تنص على وجوب اعتراف الدول المتعاقدة الأخرى بشهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة والرخص الصادرة أو المقبولة من قبل الدولة المتعاقدة التي سُجّلت فيها الطائرة، شريطة أن تكون الشروط التي صدرت هذه الشهادات أو الرخص أو اعتُبرت مقبولةً على أساسها مساويةً للحد الأدنى من القواعد أو تزيد عليه، وهو الحد الأدنى الذي يجوز تحديده من حين إلى آخر بموجب الاتفاقية. وإضافة إلى ذلك، ينص الملحق السادس — تشغيل الطائرات، في الجزء الأول — النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات، الفقرة ١-٢-٢-٤ على أن تعترف الدول المتعاقدة بصلاحية شهادة مشغل جوي صادرة من دولة متعاقدة أخرى، شريطة أن تكون الشروط التي صدرت الشهادة على أساسها مساوية للحد الأدنى من القواعد المعمول بها في هذا الملحق وفي الملحق التاسع عشر أو تزيد عليه. وبالمقياس على هذه الأحكام، يمكن للإيكو أن تضع قاعدة قياسية للاعتراف المتبادل بمؤسسات الصيانة المعتمدة من قبل

الدول المتعاقدة غير دول التسجيل، شريطة أن تكون الشروط التي صدرت الموافقة على أساسها مساوية للحد الأدنى من القواعد المعمول بها.

٢-٣ تعزيز القدرات التنظيمية وآليات المراقبة

١-٢-٣ تُشجّع الإيكاو على مواصلة التفكير وتعزيز المساعدة الفنية لدعم الدول في تعزيز قدراتها في مجال المراقبة، ويشمل ذلك توفير البرامج التدريبية الكافية وكفالة المهارات للمفتشين وتطوير منهجيات مراقبة قائمة على المخاطر.

٢-٢-٣ كما ينبغي النظر في اعتماد أدوات ترخيص ومراقبة رقمية، مثل حفظ السجلات الإلكترونية واستخدام تقنيات سلسلة الكتل (البلوك تشين) في إصدار الشهادات، بهدف تحسين الكفاءة والشفافية.

٣-٣ أدوات التنفيذ

١-٣-٣ إن إنشاء قاعدة بيانات عالمية من جانب الإيكاو مصممة لجمع وتبادل البيانات والمعلومات حول مؤسسات الصيانة المعتمدة ينبغي أن ييسر على الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية تنفيذ إطار الاعتراف المتبادل بمؤسسات الصيانة المعتمدة.

٢-٣-٣ ستوفر هذه الأداة منفذاً موحداً للبيانات المتعلقة بالسلامة الخاصة بجميع مؤسسات الصيانة المعتمدة في الدول، مما يتيح إمكانية إدخال والتحقق من وتعديل البيانات المتعلقة بنطاق عمل منظمات الصيانة المعتمدة ومدة صلاحية اعتمادها، بطريقة مضبوطة حسب الاقتضاء.

٤- الخلاصة

١-٤ لا يزال غياب أطر موحدة ومنسقة للتراخيص الممنوحة من مؤسسات الصيانة المعتمدة والاعتراف المتبادل يعيق الكفاءة في عمليات صيانة الطائرات، حيث إن العبء التنظيمي الناتج عن ذلك يؤثر على مؤسسات الصيانة المعتمدة وشركات الطيران وسلطات الطيران المدني، دون أن يقدم فوائد تذكر في مجال السلامة.

٢-٤ وقد بدأت الإيكاو بالفعل جهوداً لإعداد مواد إرشادية بشأن الاعتراف المتبادل بشهادات مؤسسات الصيانة المعتمدة، غير أن وتيرة التطوير والتنفيذ يجب أن تتسارع من أجل تحسين استخدام موارد مراقبة السلامة لدى الدول وتلبية احتياجات الصناعة لمزيد من التوحيد والكفاءة.

— انتهى —