



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

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

العناصر الأساسية للسلامة: ترخيص المطارات

(ورقة مقدمة من المجلس الدولي للمطارات ACI و إثيوبيا)

الموجز التنفيذي

لقد عمل المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بشكل تعاوني طوال الخمسة عشر عاماً الماضية على دعم ترخيص المطارات على الصعيد العالمي. فقد نُفذت مبادرات رئيسية مثل برنامج تَمَيُّز المطارات في مجال السلامة (APEX)، وجهود التدريب المشتركة بين منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) والمجلس الدولي للمطارات، وتطوير مجموعة أدوات التنفيذ (iPACK) المشتركة بين الإيكاو والمجلس الدولي للمطارات بشأن التراخيص، والمساهمة في إجراء تحسينات على الملحق الرابع عشر. وقد أدت هذه المبادرات إلى تحسينات قابلة للقياس في معدلات الترخيص – لا سيما في المناطق ذات الموارد المحدودة – مع بناء القدرات الفنية لدى مشغلي المطارات وسلطات الطيران المدني. وبالرغم من هذا التقدم، لا تزال توجد تحديات كبيرة، من بينها تشرذم الدعم من جانب الهيئات التنظيمية، والتفاوت في درجات التزام الدول، وعدم الاتساق في تنفيذ أفضل الممارسات السائدة في القطاع على المستوى الوطني للإيكاو. وتشدد هذه الورقة على الحاجة إلى مزيد من التنسيق العالمي بين الإيكاو والمجلس الدولي للمطارات والسلطات التنظيمية الرئيسية لتبسيط عمليات الترخيص، ومواءمة جهود المساعدة الفنية، وضمان تقديم دعم أكثر شمولاً للمطارات الأصغر والدول النامية.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أ) الإقرار بالتحديات التي تواجهها الدول ومشغلو المطارات في الحصول على تراخيص المطارات والإبقاء عليها. وبذلك، إعطاء الأولوية لعملية الترخيص كهدف عالمي للسلامة؛
- ب) دعم البرامج المنسقة لمساعدة سلطات الطيران المدني ومشغلي المطارات في التحضير لعملية الترخيص وأثناءها، وتشجيع مشاركة الدول المتمرس والمجلس الدولي للمطارات وأصحاب الشأن المعنيين، بما في ذلك شركاء التمويل المحتملين.
- ج) يُطلب من الإيكاو أن تقدم إلى الدول إرشادات لتقييم مدى ملاءمة إدراج الممارسات الموصى بها من الإيكاو في أطرها التنظيمية الوطنية، مع ضمان تكييف هذا الإدراج مع الظروف المحلية وعدم خلق عوائق غير ضرورية أمام اعتماد المطارات.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: عدم ترك أي بلد وراء الركب
الآثار المالية:	لا يوجد
المراجع:	الملحق الرابع عشر – "المطارات"، المجلد الأول – "تصميم وتشغيل المطارات".

¹ قدم المجلس الدولي للمطارات (ACI) النسخة باللغات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

١- المقدمة

١-١ يُعد ترخيص المطارات أحد الركائز الأساسية لسلامة الطيران، حيث يضمن استيفاء المطارات للقواعد المعترف بها دولياً للبنية التحتية والتسهيلات والعمليات وإدارة السلامة. وهو يوفر آلية رسمية للتحقق من قدرة المطارات على تمكين عمليات التشغيل الآمن للطائرات في ظل الظروف العادية والطائرة على حد سواء. كما يقوي الترخيص الإشراف التنظيمي، ويعزز الاتساق التشغيلي، ويدعم قابلية التشغيل البيني العالمي، وهو أمر ضروري في صناعة تعتمد على قدرة الاتصال الدولي على نحو سلس. وعلاوةً على ذلك، فإنه يعزز ثقة أصحاب الشأن - بين المنظمين ومشغلي المطارات وشركات الطيران وجمهور الركاب - من خلال إثبات عمل المطارات ضمن إطار وطني منظم للسلامة، يتماشى مع القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو، لا سيما الأحكام المدرجة في القاعدة ١-٤-١ والتوصية ١-٤-٢ من الملحق الرابع عشر - "المطارات"، المجلد الأول - "تصميم وتشغيل المطارات".

٢-١ وقد تشكلت، على مدار أكثر من خمسة عشر عاماً، شراكة استراتيجية بين المجلس الدولي للمطارات والإيكاو من أجل تعزيز ترخيص المطارات على الصعيد العالمي. وتوفر ورقة العمل هذه وجهة نظر المجلس الدولي للمطارات بشأن هذه الجهود، إلى جانب عرضها للنتائج، وتحديد الثغرات، وتقديم توصيات بهدف التحسين المستمر.

٢- المناقشة

١-٢ نظراً لبطء معدلات ترخيص المطارات في العديد من الأقاليم، اتُّخذت مبادرة بالتعاون بين الإيكاو والمجلس الدولي للمطارات في عام ٢٠١٠، ركز التعاون بموجبها على بناء قنوات الاتصال بين المطارات الأعضاء في المجلس الدولي للمطارات من جهة والأطر التنظيمية للإيكاو من جهة أخرى، وتقييم مستويات ترخيص المطارات، والجاهزية التشغيلية للمطارات، وإذكاء الوعي بأهمية عملية الترخيص الموحدة.

٢-٢ وفي عام ٢٠١٢، قام المجلس الدولي للمطارات، استناداً إلى تقييم استعراض النظراء، بإنشاء برنامج تميّز المطارات في مجال السلامة (APEX) بهدف تحديد الثغرات في مجال السلامة، وتبادل الحلول العملية، وبناء القدرات. وقد أجرى برنامج تميّز المطارات في مجال السلامة (APEX)، المعترف به من قبل الإيكاو، أكثر من ١٧٠ استعراضاً في مختلف أنحاء العالم، وساهم في استكمال أكثر من ١٢ ترخيصاً، وفي تشكيل مجموعة تضم أكثر من ٤٠٠ خبير في مجال السلامة.

٣-٢ وقد أدت بيانات تقييم المطارات المجمعة من خلال برنامج تميّز المطارات في مجال السلامة (APEX)، إلى تحسين فهم الإيكاو للتحديات العالمية، واستُرشِد بها في تحديث الملحق الرابع عشر وأيضاً في وضع كتيبات المجلس الدولي للمطارات، مثل دليل ترخيص المطارات ودليل نظم إدارة السلامة.

٤-٢ وفي عام ٢٠١٦، أوصى مكتبان إقليميان للإيكاو بإجراء استعراضات برنامج تميّز المطارات في مجال السلامة (APEX) كخطوة أولى في عملية الترخيص. ونتيجةً لهذه المواءمة، تحقق ما يلي:

- (أ) زيادة معدلات الترخيص بنسبة ٤٠٪ تقريباً في إقليم أفريقيا الغربية والوسطى (WACAF)؛
- (ب) ودعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛
- (ج) وبناء قدرات الجهات المنظمة؛
- (د) وإنشاء شبكات إرشادية.

٥-٢ وتُعتبر مجموعة أدوات التنفيذ (iPACK) المشتركة بين الإيكاو والمجلس الدولي للمطارات بشأن التراخيص أحدث مبادرة تعاونية أطلقت في عام ٢٠٢٣ من قبل المنظمين. توفر هذه الأداة المشتركة الدعم لوضعي اللوائح التنظيمية ومشغلي

المطارات من خلال أعمال التقييم والتوثيق والتدريب والخدمات الاستشارية. وهي توائم بين الدعم الفني والتوقعات التنظيمية، مما يضمن التنفيذ المتسق.

٦-٢ وبالرغم من التقدم الكبير المحرز، لا تزال هناك العديد من التحديات المستمرة التي تعوق ترخيص المطارات على نطاق واسع. وتواجه العديد من الدول قيوداً مؤسسية ومحدودية في الموارد، مما يؤدي إلى التأخير في تنفيذ أطر الترخيص أو الإبقاء عليه. وحتى في حالة وجود برامج وطنية للسلامة، غالباً ما تكون هناك فجوات بين النية السياسية والتنفيذ التشغيلي، وخاصةً في الدول ذات القدرات التقنية المحدودة. كما أن تشرذم الدعم بين الهيئات التنظيمية يزيد عملية التقدم تعقيداً. وقد أدى التباين في النهج والأطر الزمنية بين بعض الهيئات التنظيمية إلى الازدواجية وعدم الكفاءة وارتباك مشغلي المطارات. ثمة حاجة إلى تنسيق أكبر لضمان مواءمة جهود المساعدة العالمية وتحديد النتيجة المستهدفة منها.

٧-٢ والمطارات الصغيرة هي التي تتأثر بشكل خاص، حيث تقتصر إلى البنية التحتية والقوى العاملة اللازمة لتلبية متطلبات الترخيص. ولا يزال غياب النماذج القابلة للتوسع في المطارات ذات الموارد المحدودة يشكل عائقاً رئيسياً.

٨-٢ وفي بعض الحالات، تُعتمد توصيات الإيكاو والممارسات الفضلى في القطاع ك معايير وطنية دون أن تُجرى عليها تعديلات حسب الظروف المحلية، مما يحولها فعلياً إلى متطلبات إلزامية. وبالرغم من توفر حسن النية، إلا أن ذلك قد يفرض أعباء غير مقصودة ويعوق التنفيذ العملي والترخيص من قبل المنظمين ومشغلي المطارات على حد سواء.

٩-٢ وينبغي للمكون الرئيسي لبرامج دعم الترخيص في المستقبل أن يتضمن العمل مع الدول لضمان وضوح تنفيذ التوصيات وتحديد نطاقها بشكل مناسب، حتى لا تؤدي إلى وضع حواجز غير ضرورية أمام الترخيص. وهذا الأمر يتطلب انفتاح الدول على التعليم والإرشاد والحوار البناء بشأن نهج التنفيذ العملي.

١٠-٢ وقد أثير هذا التحدي ونوقش على المستوى الإقليمي، في كلٍ من الاجتماع الخامس لفرقة العمل المعنية بتصميم وتشغيل المطارات في آسيا/المحيط الهادئ في الفترة من ٣٠ يناير إلى ٢ فبراير ٢٠٢٤ (AP-ADO/TF/5)، ورقة العمل (WP/15) والاجتماع الحادي والعشرين للمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ للكاربيي وأمريكا الجنوبية (CAR/SAM) (GREPECAS/21) المنعقد في الفترة من ١٤ إلى ١٧ نوفمبر ٢٠٢٣ (GREPECAS/21)، ورقة العمل (WP/34). وخلص كلا الاجتماعين إلى أن هناك حاجة إلى اتخاذ إجراءات لدعم الدول في تحويل التوصيات الواردة في الملحق الرابع عشر إلى قواعد قياسية وطنية أو إقليمية.

١١-٢ ووفقاً للنظام المتكامل التابع للإيكاو لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ (iSTARS)، وطبعة عام ٢٠٢٥ لتقرير الإيكاو بشأن السلامة، والبيانات المقدمة من جانب المكاتب الإقليمية للإيكاو، لا تزال معدلات الترخيص متفاوتة بين أقاليم الإيكاو المختلفة، مما يسلط الضوء على فجوة التنفيذ العالمية:

- أ) ٣٣٪ في إقليم أفريقيا الغربية والوسطى (WACAF)
- ب) ٥٢٪ في إقليم أفريقيا الشرقية والجنوبية (ESAF)
- ج) ٦٥٪ في إقليم أمريكا الشمالية (NAM)، باستثناء الولايات المتحدة وكندا
- د) ٥٨٪ في إقليم الشرق الأوسط (MID) وأمريكا الشمالية والوسطى والكاربيي (NACC)
- هـ) ٤٢٪ في إقليم أمريكا الجنوبية (SAM)
- و) ٩٢٪ (APAC) في إقليم آسيا والمحيط الهادئ

١٢-٢ ومن غير المرجح أن تختفي هذه التباينات دون بذل جهود عالمية أكثر تنسيقاً وشمولاً، مما يحد من التقدم في مجال ترخيص المطارات كأساس لسلامة الطيران.

٣- الخلاصة

٣-١ لا يزال ترخيص المطارات يشكل تحدياً كبيراً في العديد من الأقاليم. وبالرغم من الجهود المتواصلة التي يبذلها المجلس الدولي للمطارات والإيكاو لدعم وزيادة ترخيص المطارات، إلا أن هناك حاجة إلى نهج أكثر شمولية - نهج يضمن توفير الموارد الكافية لسد الفجوات المستمرة بين الأقاليم. إن تعزيز التعاون مع عدد إضافي من أصحاب الشأن، لا سيما السلطات التنظيمية المتمرسية، هو أمر ضروري لتشاطر أفضل الممارسات وإسراع وتيرة التقدم العالمي في مجال ترخيص المطارات.

— انتهى —