



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

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

موقف الدول العربية من مقترح إنشاء برنامج تدقيق عالمي لقياس كفاءة الملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من المملكة الأردنية الهاشمية نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني^٢)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة موقف المنظمة العربية الرافض لمقترح التدقيق على خدمات الملاحة الجوية في الدول الأعضاء لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) حسب ورقة العمل التي تقدمت بها الأمانة العامة للإيكاو خلال مؤتمر الملاحة الجوية الرابع عشر، وكذلك موقفها الرافض للقيام بدراسة جدوى لإنشاء برنامج تدقيق عالمي لقياس كفاءة الملاحة الجوية كما جاء في التقرير الختامي لمؤتمر الملاحة الجوية الرابع عشر، حيث أن المجلس التنفيذي للمنظمة العربية للطيران المدني في قراره رقم 4-EC/71 قد كلف المنظمة بإعداد ورقة عمل حول موقف أعضاء المنظمة العربية للطيران المدني الرافض لمقترح إضافة أية برامج تدقيق دولي تقوم بها الإيكاو على خدمات الملاحة الجوية وتطرحها المملكة الأردنية الهاشمية نيابة عن أعضاء المنظمة العربية للطيران المدني وذلك لمجموعة من الأسباب تجدونها بالفقرة ٢-٣.

الإجراء المطلوب:

(أ) الاحاطة علماً بما جاء في هذه الورقة.

(ب) إعادة النظر في القرار المتخذ بإجراء دراسة لإنشاء برنامج تدقيق عالمي يهدف إلى تقييم كفاءة خدمات الملاحة الجوية، في ضوء قرار المنظمة العربية للطيران المدني في هذا الشأن.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية" و"ضمان أن يوفر الطيران للجميع تنقلاً سلساً وميسراً وموثوقاً"
الآثار المالية:	
المراجع:	الوثيقة (Doc 7300) - اتفاقية الطيران المدني الدولي الوثيقة (Doc 10209) - "التقرير الصادر عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية" (AN-Conf/14)

¹ قدمت المنظمة العربية للطيران المدني هذه النسخة باللغة العربية.

^٢ الجزائر والبحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

١- مقدمة

١-١ إن الكفاءة التشغيلية في إدارة الحركة الجوية ستساهم في تحقيق صافي انبعاثات كربونية صفرية وتوفر للصناعة العديد من التحسينات في الكفاءة على المدى القريب، ومن هذا المنطلق، أصبحت لكفاءة الملاحة الجوية أهمية بالغة خاصة في ضوء الأهداف البيئية المتفق عليها.

٢-١ تساهم الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) في تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، خاصة تلك المتعلقة بتحسين كفاءة استعمال المجال الجوي وزيادة طاقته الاستيعابية وقد بادرت بعض الأقاليم والجهات إلى إنشاء أنظمة تساعد على جرد المعلومات الضرورية لتقييم فعال لأداء خدمات الملاحة الجوية ومن ثم تحديد مبادرات للتحسين التشغيلي.

٣-١ تتشابه الخطط العالمية المتعلقة بالطيران المدني في هدفها من إدخال التحسينات على كافة مجالات الطيران المدني ومنها الانبعاثات الكربونية والسلامة والأمن والتسهيلات واستدامة النقل الجوي، ولا يأتي التدقيق الدولي كأحد الأدوات التي يتم تطبيقها لضمان إدخال التحسينات اللازمة لمجالات الطيران المدني، بل يأتي التزاماً بتنفيذ اتفاقية شيكاغو للطيران المدني وملاحقتها من قبل الدول الأعضاء بموجب انضمام حكوماتها إلى الاتفاقية.

٤-١ تقوم الإيكاو بالتدقيق على مستوى التنفيذ الفعال من جانب الدول الأعضاء لمنظومة مراقبة السلامة بما يتماشى مع أحكام الإيكاو. ويشمل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر خدمات الملاحة الجوية كأحد مجالات التدقيق. ويعد ضمان أعلى درجة ممكنة من الناحية العملية من التوحيد في اللوائح التنظيمية والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم وفقاً لأحكام الإيكاو التزاماً على عاتق الدول المتعاقدة إلا إذا وجدت الدول أنه ليس من العملي الالتزام بالأحكام من جميع الجوانب بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من اتفاقية شيكاغو.

٥-١ وناقش مؤتمر الملاحة الجوية الرابع عشر ورقة عمل قدمتها الأمانة العامة للإيكاو فيما يتعلق بالقيام بدراسة جدوى لإنشاء برنامج تدقيق عالمي لتقييم كفاءة خدمات الملاحة الجوية على غرار ما تم فيما يخص برنامجي التدقيق حول سلامة وأمن الطيران المدني (USOAP-CMA) و (USAP-CMA).

٢- المناقشة

١-٢ انتهى مؤتمر الملاحة الجوية الرابع عشر المنعقد في شهر سبتمبر ٢٠٢٤ بمقر الإيكاو بمونتريال، فيما يتعلق بإجراء دراسة جدوى للنظر في الفوائد المحتملة لبرنامج مستقل للتدقيق على خدمات الملاحة الجوية، إلى إصدار التوصية رقم ١-٣/٢ بإجراء تلك الدراسة لتقييم جدوى وضع برنامج للتدقيق على خدمات الملاحة الجوية، أو مبادرة مناسبة مماثلة، على أن تشارك الدول والمنظمات الدولية في مختلف مراحل الدراسة. وأعرب المؤتمر عن تأييده لذلك، على أساس أن تحدد الدراسة ما إذا كان ينبغي أن يتخذ شكل عملية تدقيق أو آلية بديلة، مثل التقييم أو تحليل الثغرات في إدارة انسياب الحركة الجوية.

٢-٢ ويطلع كل من لجنة الملاحة الجوية ومجلس الإيكاو على توصيات مؤتمر الملاحة الجوية الرابع عشر واتخذ القرارات بشأن الإجراءات التي ينبغي اعتمادها بصدد توصيات المؤتمر. وتُنشر قرارات لجنة الملاحة الجوية والمجلس في إضافات ملحقاً بتقرير المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية.

٣-٢ وقد اعتمدت المنظمة العربية للطيران المدني من خلال المجلس التنفيذي القرار رقم 4-EC/71، الذي ينص على ما يلي:

أ) تكليف الإدارة العامة للمنظمة بإعداد ورقة عمل، بالتنسيق مع لجنة الملاحة الجوية، تشير فيها إلى عدم تأييد الدول العربية لإضافة أي برامج تدقيق دولية تنفذها الإيكاو لخدمات الملاحة الجوية للدول الأعضاء في الإيكاو. وتقدم ورقة العمل هذه إلى الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين.

ب) تُرجع المنظمة العربية للطيران المدني رفضها لاقتراح عمليات تدقيق جديدة من قبل الإيكاو وكذلك رفضها لإجراء دراسة لتقييم جدوى وضع برنامج للتدقيق على خدمات الملاحة الجوية إلى مجموعة من الأسباب الموضوعية من أهمها:

١- تعتبر اتفاقية شيكاغو المرجع الأساسي لعمل الإيكاو والفاصل في تدبير إدارتها وتأدية المهام المنوطة بها، ولا يوجد بهذه الاتفاقية ما يدعم الربط المباشر بين الإيكاو ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، بل الأمر مقتصر على العلاقة بين هذه المنظمة وحكومات الدول المنضمة إليها ممثلة بسلطات الطيران المدني.

٢- تعذر توفير الإطار القانوني المناسب للعلاقة بين الإيكاو ومقدمي خدمات الملاحة الجوية في ظل وجود سلطات الطيران المدني والتي هي الجهة الوحيدة المعنية بالرقابة والتنظيم والترخيص والتشريع لمزودي خدمات الملاحة الجوية في الدول الاعضاء.

٣- الحاجة إلى توفير الأدوات القانونية في مسؤولية الإيكاو في حالة حدوث حوادث أو وقائع طيران بعد عمليات التدقيق من قبلها وادخال التعديلات حسب نتائج تدقيق الإيكاو، حيث إن منظومة الرقابة على سلامة الطيران المدني تضع المسؤولية على سلطات الطيران للترخيص والتفتيش على استدامة شروط الترخيص وحل المسائل المتعلقة بالسلامة من قبل المشغل أو مزود الخدمة.

٤- يمكن الاستمرار في برامج الإيكاو الأخرى ذات نفس المغزى ومنها (تطوير حزمة نظام الطيران ASBU) دون إضافة عملية تدقيق غير مؤصلة قانونياً وتخلط بين مسؤوليات المنظمة والدول الأعضاء والمؤسسات الخاضعة لرقابتها وتنظيمها.

٥- في حال تطلب الأمر رفع الحد الأدنى من المتطلبات في مجال الملاحة الجوية فإنه ينبغي أن يتم اتباع منهجية الإيكاو المعتمدة منذ تأسيسها في تطوير الملاحق ذات الصلة ومن ثم إضافة الأسئلة البروتوكولية التي تعكس ذلك التطوير ليتم تضمينها في جهة التدقيق المناسبة ضمن البرامج الحالية للتدقيق الدولي.

٦- العبء المالي على الإيكاو، حيث ثبت التراجع عن تنفيذ بعض برامج التدقيق والتقييم بعد ما تم الانخراط فيها لمدة أعوام، كبرنامج الدولة للسلامة (SSP)، والذي تم توجيهه بدمجه مع البرنامج الدولي للتدقيق على سلامة الطيران المدني (USOAP-CMA) لتداعيات ترشيد النفقات وتعزيز حوكمة العلاقة بين الإيكاو والدول الأعضاء في مسألة الرقابة على سلامة الطيران المدني والتي تندرج تحتها خدمات الملاحة الجوية كإحدى جهات التدقيق.

- انتهى -