A40-WP/117
TE/38
29/7/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى التي ستنظر فيها اللجنة الفنية

توحيد شروط إصدار الشهادات للمشغلين الأجانب

(ورقة مقدَّمة من دولة الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

زادت الشروط المرتبطة بمراقبة وترخيص عمليات المشغلين الأجانب على مدى السنوات القليلة الماضية حيث بلغت مستوى أصبحت معه الحاجة ماسة إلى بذل جهود للتنسيق وتوحيد المعايير.

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) أن تُقرّ بأن هناك حاجة إلى تحديد القواعد القياسية لإصدار الشهادات للمشغلين الأجانب؛

ب) أن تكلّف الإيكاو بتقديم مزيد من الإرشادات بشأن ما هو متوقّع من الدول الأعضاء فيما يخص إصدار الشهادات للمشغلين الأجانب، مع المراعاة الواجبة كون المشغلين الأجانب يضطلعون بدور إيجابي هام في التنمية الاقتصادية واستدامة الدول التي يتم زيارتها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	
المراجع:	الملحق السادس — "تشغيل الطائرات". الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة". الوثيقة (Doc 8335) "دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة" .

١ – المقدمة

١-١ يعتبر قطاع الطيران أحد الأنشطة الأكثر تنظيماً على وجه الأرض، ويُعزى ذلك إلى كون السلامة تحظى بأهمية قصوى.

١-٢ ولبلوغ مستوى مقبول من السلامة، يتطلب أي نظام وطني في مجال الطيران إنشاء نظام ملائم للمراقبة بالنسبة لمشغلي الطائرات المحليين والأجانب.

١-٣ وينبغي أن يستند نظام الموافقة والإشراف على السلامة بالنسبة للمشغِّل الأجنبي لأحكام وثيقة الإيكاو "دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة" (Doc 8335). وبالرغم من صياغة هذه الإرشادات، فلا يزال من الصعب تحقيق التنسيق وتوحيد المعايير فيما بين الدول المتعاقدة ويتطلب الوضع الراهن قدراً أكبر من الاهتمام من جانب الإيكاو.

١-٤ وكما جاء في ورقة العمل A39-WP/123، فإن اللوائح التنظيمية المصاغة بالشراكة مع قطاع الطيران ووفقاً للقواعد القياسية العالمية التي أُعدت في إطار عملية الإيكاو، تشكل عنصراً أساسياً في نجاحنا في جعل قطاع الطيران يتسم أكثر بالسلامة. غير أنه خلال السنوات القليلة الماضية، أصبحت موافقة مشغِّلي الطائرات الأجانب عملية رسمية لإصدار الشهادات حيث ازداد عددُ هذه الشهادات واتسع نطاق طبيعتها بشكل كبير. ووضعت جهات تنظيمية عديدة في العالم لوائح ونظما لإدارة إصدار الشهادات للمشغلين الأجانب، بينما يعتبر وضع نظام للموافقة والمراقبة المستمرة أمراً كافياً.

١-٥ وتستجيب هذه العملية المقرّرة للالتزامات المُلقاة على عاتق الدول وذلك بموجب المادة السادسة من "اتفاقية شيكاغو".

٢- المناقشة

٢-١ عملية إصدار الشهادات لمختلف المشغِّلين الأجانب عمليةٌ تستغرق وقتاً طويلاً وتتطلب تخصيص موارد إضافية. وقد تنطوي أيضاً على أثر سلبي لتحويل مسار الموارد المخصصة لتعزيز السلامة والامتثال وذلك وفقاً لشروط دولة سجل الطائرة/دولة المشغل.

٢-٢ القاعدة القياسية الخاصة بموافقة المشغل الأجنبي

٢-٢-١ لقد أسفر انتشار وتزايد الشروط المرتبطة بمواصفات العمليات بما يتجاوز مستوى الشروط الدنيا الواردة في الملحق السادس "تشغيل الطائرات" عن تقديم طلب بالإجماع إلى الدول للتوصل إلى توافق مشترك في الآراء واعتماد الشروط المتّسقة. وهناك ما يدعو إلى وضع قاعدة قياسية دولية تحدّد الشروط اللازمة لإصدار الشهادات للمشغلين الأجانب مع الحفاظ في الوقت نفسه على أرصدة أنشطة المراقبة التي تقوم بها دولة السجل/دولة المشغل.

٢-٢-٢ وينبغي أن ينصب التركيز بعد ذلك على الأدوات التي يمكن استخدامها لتسهيل معالجة الطلبات. وكان الهدف من سجلّ "شهادة المشغل الجوي" (AOC) هو توفير منهاج مشترك يُمكّن الجهات التنظيمية من الحصول على أغلب المعلومات، غير أن عمليات التأخير في المشروع وغياب الدعم من مختلف الجهات المعنية أفرزت وضعيةً حيث أن أغلبية الدول التي تفرض شروطا تتعلق بإصدار الشهادات للمشغلين الأجانب قد وضعت إجراءات وتطبيقات خاصة بها. وهو ما يُؤدي إلى زيادة عدد المهام والوقت الذي يحتاج إليه المشغلون لتقديم نفس المعلومات إلى مختلف السلطات.

٢-٢-٣ وتجدر الإشارة إلى أن إنشاء نظام جد عملي لإصدار الشهادات للمشغلين الأجانب أمرٌ ضروريٌ وإن كان يطرح تحديات أخرى.

٢-٢-٣-١ أما المعلومات عن الوقت المخصص لمعالجة الطلبات من جانب السلطات فتبقى محدودة. وبالرغم من أن أغلبية هذه السلطات تُصدر وثائق أولية قبل بدء عملية التشغيل أو وثائق أعيد التحقّق من صحتها قبل تواريخ انتهاء الصلاحية، إلا أن المشغلين أوضحوا حقيقة مفادها أنه لا يتم أحياناً إصدار الوثائق في الوقت المناسب وقد يستغرق الأمر أحيانا أشهر بين تقديم الطلبات وإصدار الوثائق وهو ما يفرض قيودا تشغيلية لا مبرر لها على المشغل ويتطلب تعبئة موارد تتعلق بالسلامة للاضطلاع بأنشطة غير ضرورية.

٢-٢-٣-٢ وتجدر الإشارة إلى أن المعلومات عن إصدار الشهادات للمشغلين الأجانب لا يتم نشرها أحيانا أو إتاحتها باللغة الإنجليزية.

٢-٢-٣-٣ وستشكل عملية ترشيد ما يُطلب من معلومات وبيانات ووثائق عنصراً مفيداً. وينبغي أن يقتصر ذلك على الجهة التي من شأنها تعزيز المراقبة المستمرة. أما تقديم طلب للحصول على نسخة عن إجازة الطاقم أو نسخة يدوية تشغيلية وغيرها فيعتبر بمثابة قرار غير متناسب من شأنه أن يُخلّ بالسلامة عن غير قصد. وتبقى عملية إصدار الشهادات/المراقبة المستمرة لمشغلي الطائرات المسؤولية الرئيسية التي تضطلع بها الدولة أو المشغل ولا يمكن الاستعاضة عنها بإصدار الشهادات للمشغلين الأجانب ما لم يتم إبرام اتفاقٌ بموجب المادة ٨٣ مكرراً.

٢-٢-٣-٤ وتؤكد دولة الإمارات العربية المتحدة على أن سيادة كل دولة من الدول تحظى بأهمية قصوى. غير أن دولة الإمارات العربية المتحدة تدعو إلى اتباع نهج أكثر واقعية للتأكد من أن تركيز مجال النقل الجوي يبقى مُنصبّاً على السلامة والأمن بطريقة فعالة من حيث التكلفة. وينبغي لأي نشاط إضافي يتحمّله المشغلون الأجانب أن يستجيب للشواغل المرتبطة بالسلامة التي سيُدرجها المشغلون الأجانب في نظام الطيران المدني بدولة أخرى.

٣ - الخلاصة

٣-١ تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) أن تذكّر الدول عبر كتاب المنظمة الموجّه إلى الدول بأن تحدّ من التزاماتها على عاتق المشغلين الأجانب فيما يخص الموافقة والمراقبة المستمرة بدلاً من الترخيص الكامل (كما هو وارد في الوثيقة Doc 8335 الصادرة عن الايكاو)، ما لم تكن وضعية المشغل الأجنبي تؤهله للحصول على "ترخيص" أكثر أوسع نطاقاً، في ظلّ بروز شواغل ترتبط بالسلامة؛

ب) أن تكلّف الدول باستخدام البيانات المسمدّة من "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP) و"الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية" (EASA) و"إدارة الطيران الاتحادية" (FAA) واتباع نهج لإدارة المخاطر يستند إلى البيانات، وذلك وفقاً لأحكام الملحق التاسع عشر "إدارة السلامة" في إطار "برنامج السلامة الوطني" (SSP).

– انتهى –