



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر

وضع الحد الأدنى من النسبة المئوية للمطارات المرخصة  
من أجل الصفة المقبولة في البروتوكولات الخاصة بترخيص المطارات

(ورقة مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية)

#### الموجز التنفيذي

تقترح هذه الورقة أنه طالما خضعت دولة ما لتدقيقٍ بموجب "نهج الرصد المستمر" (CMA) في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP) فإن مهمة التحقق المنسّقة من جانب الإيكاو (ICVM) أو أنشطة التحقق قد أثبتت أنها أنشأت كياناً منفصلاً لمراقبة السلامة وآلية مراقبة السلامة واضحة المعالم ونظام تنظيمي لترخيص المطارات والتعميمات الاستشارية وعمليات وإجراءات ترخيص المطارات، وعلاوةً على ذلك فقد رخصت بالفعل بنسبة مئوية من المطارات ينبغي أن يكون وضعها مرضياً بموجب أسئلة البروتوكول الخاصة بترخيص المطارات.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى ما يلي:

- تقييم المعلومات المقدّمة في ورقة العمل هذه؛
- تقييم جهود الدول بشأن الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية؛
- طلب تحديد نسبة مئوية دنيا من المطارات المرخصة المطلوبة للصفة المقبولة في البروتوكولات الخاصة بترخيص المطارات؛
- التوصية بأي إجراءات أخرى تعتبرها ذات صلة بهذا الشأن.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه متصلة بالهدف الاستراتيجي المتعلق بالسلامة.
الآثار المالية:	لا توجد
المراجع:	الوثيقة (Doc 7300) - "اتفاقية شيكاغو" الملحق الرابع عشر الوثيقة (Doc 9981) - ، إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) - المطارات الوثيقة (Doc 9774) - "دليل بشأن ترخيص المطارات" الوثيقة (Doc 9734) - "دليل مراقبة السلامة الجوية". الوثيقة (Doc 9735) - "دليل الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"

<sup>1</sup> النسخة الإسبانية مقدمة من الجمهورية الدومينيكية.

## ١ - المقدمة

- ١-١ تتص المادة ٢٨ من الاتفاقية على ما يلي " تتعهد كل دولة متعاقدة ، في حدود إمكانياتها العملية ، بالآتي :
- (أ) أن توفر في إقليمها مطارات وخدمات لاسلكية وخدمات أرصاد جوية وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية لتسهيل الملاحة الجوية الدولية طبقاً للقواعد القياسية وأساليب العمل التي يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية".
- ٢-١ وعلاوة على ذلك، تتص المادة ٣٧ على ما يلي: تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم ، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة، في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها".
- ٣-١ يلزم أن تقوم كل دولة متعاقدة بالاضطلاع بمسؤوليتها ووظائفها والتزاماتها بموجب الاتفاقية وملاحقتها من خلال إنشاء وإدارة نظام فعال ومستدام لمراقبة السلامة بواسطة تنفيذ العناصر الثمانية الحاسمة لهذا النظام.
- ٤-١ وتسلم الإيكاو بالصعوبات التي تواجهها الدول في ضمان الوفاء بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة على نحو مرضٍ، ونظراً للحاجة إلى الحفاظ على التوحيد في مستويات السلامة بين جميع الدول المتعاقدة، فقد أنشأت الإيكاو "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" من أجل تقييم قدرة الدول على الحفاظ على نظام فعال لمراقبة السلامة.

## ٢ - التحليل

- ١-٢ ينص المجلد الأول من الملحق الرابع عشر من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، والمعنون "تصميم وتشغيل المطارات" على أن ترخص الدول المطارات المستخدمة في العمليات الدولية وفقاً للمواصفات الواردة فيها فضلاً عن مواصفات منظمة الإيكاو الأخرى ذات الصلة من خلال إطار تنظيمي مناسب.
- ٢-٢ من المفهوم أن الغرض من المواصفات الخاصة بترخيص المطارات هو ضمان إنشاء نظام تنظيمي بحيث يمكن تطبيق الامتثال للمواصفات الواردة في الملحق تطبيقاً فعالاً. وعندما يتم ترخيص المطار فإن ذلك يشير لمشغلي الطائرات والمؤسسات الأخرى العاملة في المطار أن المطار يستوفي، في وقت الترخيص، المواصفات المتصلة بهذا المرفق وتشغيله، وأنه لديه، وفقاً لسلطة الترخيص، القدرة على الحفاظ على المواصفات لفترة صلاحية الترخيص. وتحدد عملية الترخيص أيضاً الأساس الخاص بالرصد المستمر للامتثال للمواصفات.
- ٣-٢ ينص "دليل بشأن ترخيص المطارات" (الوثيقة Doc 9774) على أن أكثر الوسائل فعالية وشفافية للوفاء بالمتطلبات والالتزامات المذكورة هي:
- (أ) إنشاء كيان منفصل لمراقبة السلامة وآلية محددة تحديداً جيداً لمراقبة السلامة تدعمها التشريعات المناسبة للاضطلاع بمهام الترخيص وتنظيم السلامة في المطارات؛
- (ب) تنفيذ إجراء لترخيص المطارات تقوم فيه الدولة بترخيص المطار بواسطة القبول أو الموافقة على دليل المطار الذي قدمه مشغل المطار.

٤-٢ من المفهوم أن الدول التي امتثلت للفئتين الفرعيتين (أ) و(ب) أعلاه قد أظهرت قدرتها على رصد الوفاء بالتزاماتها المتعلقة بمراقبة سلامة الطيران فيما يتعلق بمسؤولياتها بصفتها الدول الموقّعة على الاتفاقية.

### ٣- المناقشة

١-٣ ينص "دليل الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (الطبعة الثالثة من الوثيقة Doc 9735) في الفقرة ٣-٥-٣ على ما يلي : "تهدف عملية تدقيق النهج الشامل للنظم (CSA) إلى تحديد قدرة الدولة على مراقبة السلامة من خلال تقييم التطبيق الفعال للعناصر الحرجة الثمانية لنظام مراقبة السلامة وحالة تطبيق الدولة لجميع القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة الصادرة عن الايكاو، والإجراءات المرتبطة بها، والإرشادات وأفضل الممارسات في مجال السلامة. وعمليات تدقيق النهج الشامل للنظم مصمّمة بحيث تتناسب وتعقيد نظام الطيران المدني في الدولة".

٢-٣ ومن ثم ليس من العدل تصنيف حالة الدولة على أنها غير مرضية بالنسبة لجميع أسئلة البروتوكول المتعلقة بترخيص المطارات، وذلك رهناً بترخيص جميع المطارات، على الرغم من أنها خضعت لعملية تدقيق بموجب نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أو لعمليات تدقيق بشأن السلامة أو لبعثة التحقق المنسّقة التابعة للإيكاو أو لأنشطة تحقق خارج الموقع وأظهرت أنها أنشأت كياناً منفصلاً لمراقبة السلامة، وآلية مراقبة سلامة محددة تحديداً جيداً ونظاماً تنظيمياً لترخيص المطارات وتعميمات استشارية وإجراءات وعمليات ترخيص المطارات، وعلاوة على ذلك، فقد رخصت بالفعل نسبة مئوية كبيرة من المطارات.

٣-٣ وهذا هو السبب في أنه خلال أي من هذه الأنشطة، سيتمكن المدقّق من مراجعة عملية ترخيص واحدة أو أكثر والتي كانت ستكشف ما إذا كانت اللوائح والعمليات قد نُفّذت تنفيذاً صحيحاً، ولأن هذه المطارات امتثلت للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن المنظمة على الرغم من أن بعض المطارات لم يتم ترخيصها بعد.

٤-٣ وكما هو مُطبّق حالياً، فإن عملية التدقيق تعاقب الدولة، من خلال إسناد مسألة عدم الامتثال الذي أبلغ عنه مشغّل المطار عندما يتم إخطار الأوساط الدولية بأن المطار لا يستحق الترخيص على الرغم من أن الدولة أثبتت أثناء عملية التقييم قدرتها على الامتثال وتطبيق القواعد والتوصيات الدولية بشكل فعّال.

- انتهى -