



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣١: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

مواد إرشادية بشأن الرقابة التنظيمية على خدمات الملاحة الجوية  
والترخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs)

(ورقة مقدمة من بنغلاديش)

#### الموجز التنفيذي

تسلط هذه الورقة الضوء على التحديات التي تواجهها الدول في ممارسة مراقبة السلامة في مختلف مناطق خدمات الملاحة الجوية، في غياب مواد إرشادية صادرة عن الإيكاو.

وتجدر الإشارة هنا إلى دليل إجراءات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة للعمليات (Doc 8335)، الذي يتضمن إرشادات لأغراض أنشطة الرقابة تغطي عمليات الطائرات وصلاحيات الطيران. بيد أن هناك فراغا مرده إلى انعدام مواد إرشادية مماثلة بشأن تدقيق خدمات الملاحة الجوية والترخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية.

وسعيا إلى مساعدة الدول الأعضاء في إعداد وتنفيذ أنشطة مراقبة سلامة خدمات الملاحة الجوية، نعتقد، كدول أعضاء، أنه من الضروري إصدار مزيد من المواد الإرشادية الفنية وتوفير قدر أكبر من الدعم في مجال التنفيذ، لأن قيام الإيكاو بإتاحة مواد إرشادية بشأن تدقيق خدمات الملاحة الجوية والترخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية سيمكن الدول من اعتماد إجراءات موحدة لتنفيذ تلك الأنشطة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

(أ) أن تحيط علما بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) أن تقترح على الدول التداول حول هذه المسألة وتقديم تعليقات دعما لها؛

(ج) أن تطلب من الإيكاو النظر في إصدار مواد إرشادية بخصوص ممارسة الرقابة التنظيمية على خدمات الملاحة الجوية والترخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين "السلامة" و"سعة وكفاءة الملاحة الجوية".
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	دليل إجراءات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة للعمليات (Doc 8335) دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (أ) إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية (Doc 9734) دليل إدارة السلامة (Doc 9859) تقرير المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة كورونا لعام ٢٠٢١ (Doc 10160)

## ١- المقدمة

١-١ إن أهمية مجالات التدقيق الثمانية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) بالنسبة لتقييم مدى قدرة الدول على مراقبة السلامة لا تحتاج إلى تأكيد. وفي حين تغطي العناصر الحاسمة الثمانية من نظام مراقبة السلامة الطائفة الكاملة لأنشطة الطيران المدني في الدول، فإن تنفيذها الفعال مؤشر على قدرة الدول على مراقبة السلامة.

٢-١ تقتضي الإيكاو من كل الدول الأعضاء معالجة جميع العناصر الحاسمة الثمانية وهي تسعى إلى استحداث وتطبيق نظام فعال لمراقبة السلامة الجوية يعكس المسؤولية المشتركة بين الدول وأسرة الطيران.

٣-١ وتظل أسئلة البروتوكول الأداة الأولى لتقييم مستوى التنفيذ الفعال للنظام الوطني لمراقبة السلامة. وتستند أسئلة البروتوكول إلى القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو (SARPs) وما يقترن بها من إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) ومواد إرشادية، مع مراعاة العناصر الحاسمة.

٤-١ ولدى الرد على أسئلة البروتوكول، فإن انعدام مواد إرشادية صادرة عن الإيكاو بشأن أنشطة الرقابة، شكل عاملاً مساهماً في اعتماد الدول أساليب تطبيق على الأنشطة الخاصة بها في مجال الطيران. ومن شأن اعتماد سياسات متغاممة أن يمكن الإيكاو من تقييم قدرات الدول على أساس منهجية موحدة.

## ٢- المناقشة

١-٢ أصدرت الإيكاو الوثيقة Doc 8335 التي تتضمن مواد إرشادية في مجال عمليات الطيران (OPS) وصلاحيات الطيران (AIR) وكذا بشأن كيفية ممارسة الرقابة وحسب المجالات المحددة بما في ذلك المجال المتعلق بشهادة المشغل الجوي (AOC) ومراقبة السلامة الجوية والجوانب ذات الصلة من استئجار الطائرات والرحلات العارضة وتبادل الطائرات ومراقبة الدول للمشغلين الأجانب.

٢-٢ وتتضمن الوثيقة Doc 8335 المشار إليها في هذه الورقة إرشادات بشأن استحداث عمليات مأمونة ومنظمة وناجعة في مجال النقل الجوي التجاري الدولي وفقاً لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها ولا سيما الملحق السادس - تشغيل الطائرات، الجزء الأول: النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات، والجزء الثالث: العمليات الدولية - طائرات الهليكوبتر، القسم الثاني: النقل الجوي التجاري الدولي.

٣-٢ وكلما أظهرت استنتاجات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة أن الدولة تواجه صعوبات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والعناصر الحاسمة من نظام مراقبة السلامة، سارعت الإيكاو إلى تقديم المساعدة للنهوض بقدرات تلك الدولة، بالاعتماد على المواد الإرشادية.

٤-٢ ولكن لا يوجد مقابل للوثيقة Doc 8335 في مجال خدمات الملاحة الجوية لمساعدة الدول في ممارسة الرقابة كما لا توجد إجراءات للترخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية. ويحتم التنوع في القطاع ونطاقه واختلاف البلدان على الدول اللجوء إلى عمل استخباراتي داخلي لتصميم أنشطتها حسب أوضاعها. والعمل الاستخباراتي هذا ليس متغامماً بين الدول حيث تعتمد الدول منهجيات مختلفة لمواجهة هذه التحديات.

٥-٢ وفي غياب وثائق إرشادية وسعيًا إلى التحقق من الامتثال للمقتضيات الوطنية، تلجأ الهيئات التنظيمية الوطنية إلى إعداد آلية (عمليات تفتيش، قائمة ثابتة لمراجعة الامتثال، قائمة مصممة خصيصاً لمراجعة الامتثال، عمليات تدقيق، استعراض المعلومات الواردة من مقدمي خدمات الملاحة الجوية، متابعة "عمليات استعراض وتقييم السلامة الجوية"، والرصد عن بعد، والدراسات الاستقصائية وغيرها).

٦-٢ وعادة ما ترتكب الدول خطأ في سعيها إلى ضمان امتثال إجراءات خدمات الملاحة الجوية، ويتمثل في التخطيط لإخضاع مقدمي الخدمات التابعين لها للتدقيق على أساس قائمة ثابتة لمراجعة الامتثال لتقييم أسئلة البروتوكول ضمن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. ويكون هذا بمثابة ممارسة شبه رقابة، بينما يقتضي الأمر إجراء تدقيق لتقييم مدى تنفيذ الدولة لمقتضياتها الوطنية.

٧-٢ فلو كانت هناك مواد إرشادية رسمية صادرة عن الإيكاو لتم توحيد إجراءات مراقبة مجالات خدمات الملاحة الجوية. وهذا من شأنه أن يساعد الدول على المدى الطويل في الوفاء بالتزاماتها، ليس هذا فحسب، وإنما سيمنحها أيضا من تقييم قدراتها بطريقة موحدة أكثر.

— انتهى —