



الجمعية العمومية — الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٤٦ من جدول الأعمال: مسائل أخرى مقدمة للجنة الفنية لتنظر فيها

ترخيص المطارات في الهند

(ورقة مقدمة من الهند)

الموجز التنفيذي	
تبرز هذه الورقة حالة تقدم الهند للامتنال لتعديل الايكاو رقم (٤) للملحق ١٤ — المطارات، المجلد الأول — تصميم وتشغيل المطارات، الذي يتطلب ترخيص المطار. ونظرا لأن التعديل يتطلب أيضا وضع إطار تنظيمي ملائم وآلية لمراقبة السلامة محددة بصورة حسنة، كشرط مسبق لبدء إجراء ترخيص المطارات، تبرز أيضا في هذه الورقة التدابير التي اتخذتها الهند للامتنال للقواعد والتوصيات المذكورة الصادرة عن الايكاو.	
الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي A: السلامة - تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي.
الآثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	الملحق ١٤ — المطارات، المجلد الأول — تصميم وتشغيل المطارات، ووثائق الايكاو ذات الصلة، وقواعد الطائرات، ١٩٣٧، ومتطلبات الطيران المدني.

١- المقدمة

١-١ كانت أنظمة ترخيص المطارات في الهند موجودة منذ عام ١٩٥٦ حسبما تنص عليه القاعدة ٧٩ من قواعد الطائرات لعام ١٩٣٧. غير أن القاعدة استبعدت المطارات الحكومية، التي كانت تديرها وتشغلها الهيئة المنظمة - المدير العام للطيران المدني. واقتضت القاعدة ترخيص أي مكان غير مطار حكومي مستخدم كمكان منتظم للهبوط والمغادرة من جانب خدمة نقل جوي منتظمة أو من أجل سلسلة من عمليات الهبوط والمغادرة من جانب أي طائرة تنقل ركابا مقابل إيجار أو مكافأة.

٢-١ وقبل عام ١٩٧١، كانت الهيئة المنظمة هي مشغلة المطارات التي تديرها الحكومة ومديرية للمطارات توجد داخل الهيئة المنظمة وتتولى بصفة رئيسية إدارة المطارات. وفي عام ١٩٧١، أنيطت إدارة أربعة مطارات دولية تديرها الحكومة أي دلهي ومومباي وتشيناى وكالكتا بسلطة المطارات الدولية للهند. وفي عام ١٩٨٥، أحييت إدارة جميع المطارات الداخلية التي تديرها الحكومة من الهيئة المنظمة إلى سلطة المطارات الوطنية إلى جانب مديرية المطارات. وفي عام ١٩٩٥، تم إدماج الهيئتين سلطة المطارات الدولية للهند وسلطة المطارات الوطنية لتشكيل سلطة مطارات الهند المسؤولة عن سير عمل وإدارة المطارات الحكومية. وتتولى سلطة مطارات الهند اليوم إدارة معظم المطارات في البلاد.

٣-١ عقب تشكيل سلطة المطارات الوطنية، وتحويل جميع المطارات، والاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وخدمة معلومات الطيران من الهيئة العامة للطيران المدني، كان هناك فراغ ولم تتوافر لدى الهيئة العامة للطيران المدني بنية أساسية للإشراف على هذه المهام. وأنشئت مديرية معايير المطارات في الهيئة العامة للطيران المدني وبدأت العمل من سنة ١٩٩٩ فصاعدا. غير أن الأنشطة ظلت ضئيلة بسبب قيود القوى العاملة والافتقار لإطار تنظيمي لترخيص المطارات.

٤-١ اعتمدت الايكاو في مارس ٢٠٠١ التعديل رقم (٤) للمجلد الأول من ملحق ١٤ الذي تطلب ترخيص جميع المطارات المستخدمة للعمليات الدولية في موعد أقصاه ٢٧/١١/٢٠٠٣. وحتم هذا إجراء تعديلات في اللوائح القائمة بشأن ترخيص المطارات في الهند. وبالتالي، تم تعديل القواعد المتعلقة بترخيص المطارات في الهند امتثالاً لأحكام الملحق ١٤ التي تنص الآن في عام ٢٠٠٤ بوصفها 'القاعدة ٧٨ على أنه - لا يجوز استخدام أي مطار كمكان منتظم للهبوط والمغادرة من جانب خدمة نقل جوي منتظمة أو من أجل سلسلة من عمليات الهبوط والمغادرة من جانب أي طائرة تحمل ركابا أو بضائع مقابل إيجار أو مكافأة ما لم يتم ترخيصه لهذا الغرض.'

٥-١ توفر قواعد الطائرات الهندية إطارا أساسيا لترخيص المطارات تم تعديله في عام ٢٠٠٤ ليشمل ترخيص المطارات التي تديرها الحكومة. وأعدت متطلبات وإرشادات تفصيلية في شكل متطلبات للطيران المدني وكتب دورية استشارية بالاستناد إلى القواعد والتوصيات الواردة في المجلد الأول من ملحق الايكاو ١٤ والمواد الإرشادية المقدمة في وثيقة الايكاو بشأن إجراءات ترخيص المطارات. وتشمل الإجراءات مجالات تتعلق بإصدار رخصة المطار وإعداد دليل المطار وتصميم وعمليات المطار بما في ذلك إجراءات الإعفاء لحالات عدم الامتثال للقواعد القياسية. ويتم ترخيص المطارات استنادا إلى إجراءات وقوائم مرجعية ترد في دليل الإجراءات الذي تم تصميمه وإعداده على أساس المبادئ التوجيهية للايكاو. وجرى الإبلاغ على الوثائق المذكورة أعلاه قبل الشروع في ترخيص المطارات.

٢- الخطوات المتخذة لترخيص المطارات

١-٢ في عام ٢٠٠٢ بدأت مديرية معايير المطارات العمل رسميا بالمهمة المحددة لترخيص المطارات حسبما هو مطلوب بمقتضى قواعد الطائرات. ونواة المديرية المذكورة هي بالمقر الرئيسي للهيئة العامة للطيران المدني في دلهي ولها أربعة

مكاتب إقليمية في دلهي ومومباي وتشيناى وكالكتا. والموظفون المعينون في المديرية هم موظفون مؤهلون في مجال ترخيص المطارات تم اختيارهم على أساس خبراتهم السابقة في مجال إدارة المطارات.

٢-٢ جرى توفير التدريب على ترخيص المطارات لموظفي ترخيص المطارات في الهيئة العامة للطيران المدني ضمن إطار مشروع الايكاو للتعاون الفني الإقليمي (COSCAP-SA) ومشروع الاتحاد الأوروبي للتعاون مع الهند في مجال الطيران المدني. ولم يتمثل النهج المتبع في الهند في تدريب الهيئة المنظمة فحسب بل أيضا في توعية المهنيين ذوي الصلة من صناعة الطيران الذين دربوا أيضا عن طريق هذه البرامج الدولية للتدريب. وعقدت ثلاث عشرة (١٣) دورة تدريبية في إطار البرامج المذكورة أعلاه قام فيها خبراء من المملكة المتحدة وأستراليا بتدريب موظفين من الهيئة المنظمة والصناعة. وبالإضافة إلى ذلك، تم تلقي المساعدة الفنية أيضا من خلال برنامج COSCAP-SA عن طريق انتداب خبراءه لمساعدة موظفي الهيئة العامة للطيران المدني.

٣-٢ يوجد في الهند اليوم نحو ٨٧ مطارا تستخدم لعمليات الرحلات المنتظمة واتخاذ الإجراءات لحركة الركاب/البضائع المشغلة على أساس إيجار أو مكافأة. ومع مراعاة أن تطبيق القاعدة المعدلة على جميع هذه المطارات سيصبح مهمة ضخمة، جرى النظر في نهج متحفظ ولذلك في حين أعد التعديل للقواعد، أدرج حكم يتطلب أن المطارات التي سبق السماح لها بتشغيل خدمات النقل الجوي المنتظمة، قبل البدء في هذه القواعد المعدلة، يجوز لها الاستمرار في تشغيل مثل هذه الخدمات إلى حين حصول مشغل المطار على ترخيص من المدير العام للطيران المدني (DGCA) بحلول موعد يتم إبلاغ الحكومة به.

٤-٢ بالنظر إلى العدد الضخم من المطارات التي يتعين ترخيصها، اتبعت الهند نهجا على مراحل أعطيت فيه الأولوية لترخيص المطارات الدولية في المرحلة الأولى. وكان هذا يستهدف أيضا وفاء الهند بالتزامها لاتفاقية شيكاغو. وفي المرحلة التالية، تم ترخيص المطارات غير المطارات الدولية. وتم حتى اليوم ترخيص ١١ مطارا دوليا و ١٢ مطارا داخليا.

٥-٢ تشمل عملية ترخيص المطار على وضع تقدير للتطبيق الرسمي، بما في ذلك تقييم دليل المطار، والتفتيش الفني لوضع تقديرات لتسهيلات ومعدات المطار، وإجراءات الإعفاء فيما يتعلق بحالات عدم الامتثال، وإصدار ترخيص المطار، والإعلان عن حالة ترخيص أي مطار والتفاصيل المطلوبة في دليل الطيران (الهند). وكشرط مسبق لإصدار ترخيص المطار، يطلب أيضا من مشغلي المطار وضع نظام لإدارة السلامة حسبما تتطلبه الايكاو في المجلد الأول من الملحق ١٤.

٦-٢ بمجرد إصدار الترخيص، كانت توضع أيضا مهمة مراقبة السلامة عن طريق وضع خطة للتفتيش على الاستطلاع للمطارات المرخصة. وفي وقت لاحق تم تركيز برنامج التفتيش على الاستطلاع في الهيئة العامة للطيران المدني ليشمل جميع المهام التنظيمية عن طريق إنشاء "شعبة الاستطلاع والإنفاذ". وتتولى هذه الشعبة رصد عمليات التفتيش على الاستطلاع التي تجريها المديرية المختلفة حسب الخطة.

٧-٢ مثل الاتجاه السائد على النطاق العالمي، تم تطوير جميع المطارات في الهند طوال فترة من الوقت ولم تكن توجد مراقبة تنظيمية صارمة للمطارات نظرا لأنها كانت ترعاها الحكومات مباشرة وكانت مثل هذه الهيئات تؤدي المهام المزدوجة للهيئة المنظمة ومقدم الخدمة. وقد ظلت معظم المطارات في البلاد موجودة منذ فترة ما قبل الاستقلال وتم تطويرها في وقت لاحق للوفاء بمتطلبات الحركة وكذلك عمليات الطائرات. وتم رفع مستوى هذه المطارات من حيث المدرج والتسهيلات المرتبطة به على أساس الحاجة. وكان هذا أكبر تحد لترخيص المطارات نظرا لأن الامتثال للقواعد والتوصيات لم يكن بالمستويات المنشودة لمثل هذه المطارات.

٨-٢ يبلغ مشغل المطار عن تسهيلات المطار في دليل الطيران وهي متوافرة في دليل المطار، الذي يشكل الأساس لإصدار ترخيص المطار. ونظام الترخيص الحالي الذي تم إدخاله لا يمكن أن يعالج أوجه القصور الموجودة ضمنيا في أي مطار ويبدل جهدا لتبسيط النظام وضمان أن يتم تطوير أي مطار في المستقبل بطريقة رشيدة. وتتطلب إجراءات الترخيص أيضا أن تتم بطريقة محددة معالجة حالات عدم الامتثال للقواعد القياسية، وذلك عن طريق السعي للإعفاء (المؤقت/الدائم). والهدف الأول هو إزالة حالات عدم الامتثال بطريقة مقيدة زمنيا من جانب مشغلي المطارات الذين يمنحون إعفاء مؤقتا. وفي حال أن تكون معالجة عدم الامتثال غير ممكنة لأسباب لا يمكن السيطرة عليها، يتم منح إعفاءات دائمة، عن طريق ضمان تقليل الخطر من خلال تدابير سلامة بديلة. ويتم الإبلاغ عن أوجه القصور هذه في دليل الطيران لمساعدة مشغلي شركات الطيران/الطائرات على تطوير/إدخال تدابير تخفيف إضافية عن طريق إجراءات تشغيلية/حد تشغيلية.

٩-٢ قامت الهيئة العامة للطيران المدني بالتعاون مع إدارة التعاون الفني للايكافو بطلب وضع مشروع وطني لمعالجة نتائج التدقيق المتعلقة بالجهاز التنظيمي للمطارات. وتم إكمال المشروع وكننتيجة للمشروع جرى إعداد اقتضاء الهيئة العامة للطيران المدني لنظام ادارة السلامة من أجل تراخيص المطارات، وكتاب دوري استشاري بشأن كفاءة مشغلي المطارات في مجال السلامة التشغيلية، وكتيب وعملية لمفتش المطارات من أجل الاتصال بشأن تخطيط وبناء والتكليف بإجراء التغييرات في البنية الأساسية للمطار. وتستصدر هذه الوثائق حسب الخطة المعدة لإصدارها.

٣- الاستنتاج

١-٣ بدأت الهند بنجاح ترخيص المطارات امتثالا للقواعد القياسية للايكافو من خلال التعاون واسع النطاق بين الهيئة المنظمة ومشغلي المطارات. ويقوم بتشغيل جميع المطارات المرخصة موظفون مدربون بصورة ملائمة ووفقا للوائح المستندة إلى القواعد القياسية للايكافو الواردة في المجلد الأول من الملحق ١٤. ونتيجة لذلك، يمكن أن يضمن لجميع مشغلي شركات الطيران أعلى مستوى للسلامة في المطارات الدولية.