



## الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: مسائل السلامة الأخرى

تقرير عن تنفيذ شروط ترخيص المطارات الواردة في

المجلد الأول من الملحق الرابع عشر

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

### الملخص التنفيذي

عملا بقرار الجمعية العمومية رقم ٣٥-١٤، تقدم هذه الورقة إلى الجمعية تقريرا عن نتائج الاستقصاء الذي أجرته الأمانة العامة لتقييم مستوى التنفيذ العالمي لترخيص المطارات، بما في ذلك نظم إدارة السلامة وفقا لما اقتضاه المجلد الأول من الملحق الرابع عشر. وتحتوي خطط الملاحة الجوية الإقليمية على ١٢٨٠ مطارا دوليا. وصدرت قواعد ترخيص المطارات في ٦٧ دولة من أصل ٨٧ دولة متعاقدة ردت على الاستبيان. وقد تم ترخيص ٤٠١ من ٦٨٠ مطارا دوليا في الدول التي ردت. ونفذت ٤٥ دولة و٢٥٨ مطارا في الدول التي ردت نظم ادارة السلامة. وتشير أيضا النتائج الأولية لعمليات التدقيق التي قامت بها الإيكاو في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة بموجب النهج التجميعي الشامل الى انخفاض مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، بما في ذلك نظم ادارة السلامة.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية بما يلي:

- (أ) أن تحيط علما بقلّة مستوى تنفيذ مفهوم ترخيص المطارات، بما في ذلك نظم ادارة السلامة، فيما بين الدول.
- (ب) أن تحث الدول بشدة على القيام بترخيص المطارات كمسألة ذات أولوية (الفقرة ٣ من المنطوق في المرفق (ف) من القرار ٣٥-١٤).
- (ج) أن تكفل وجود نظم إدارة السلامة في مطاراتها (الفقرة ٤ من المنطوق في المرفق (ف) بقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٤).

الأهداف الاستراتيجية:	يتوقع أن تعزز هذه الورقة، المرتبطة بالهدفين الاستراتيجيين A و D، مستوى ادراك الدول بالحاجة إلى ترخيص المطارات ونظم إدارة السلامة وتشجع على تنفيذ هذه الشروط.
الآثار المالية:	هذا العمل لا يقتضي أي موارد إضافية حيث أن النشاط المعروض يمكن تلبية احتياجاته في إطار مخصصات الموارد الراهنة في الميزانية.
المراجع:	المجلد الأول من الملحق الرابع عشر (Doc 9859)، دليل إدارة السلامة (Doc 9848)، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠٠٤) (Doc 9774)، دليل بشأن ترخيص المطارات (Doc 7300)، اتفاقية الطيران المدني الدولي

## ١- المقدمة

١-١ انتقلت ملكية المطارات وتشغيلها وإدارتها من الهيئات الحكومية إلى الهيئات التجارية المستقلة مالياً، وفي كثير من الحالات انتقلت إلى هيئات تمت خصصتها بالكامل بغية تحسين الكفاءة وإدخال تكنولوجيا جديدة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الخصخصة تخفف من العبء على الدول من الاستثمارات الرأسمالية الثقيلة التي ترتبط في الغالب بمشروعات المطارات، وتسهل أيضاً تطوير الجوانب غير الجوية من نشاط المطارات. وواصلت برامج خصخصة المطارات تقدمها السريع على المستوى العالمي.

٢-١ ويظل التزام الدول بضمان سلامة عمليات المطارات وفقاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) دونما تغيير. وفي هذا السياق، تظهر أهمية شروط ترخيص المطارات بواسطة الدول والواردة في المجلد الأول بعنوان تصميم وتشغيل المطارات، من الملحق الرابع عشر — المطارات.

## ٢- خلفية الموضوع

## ١-٢ أحكام المجلد الأول من الملحق الرابع عشر

١-١-٢ تشترط أحكام المجلد الأول من الملحق الرابع عشر أن ترخص الدول المطارات المفتوحة للاستعمال العام وفقاً للمواصفات الواردة في هذا الملحق وملاحق الأيكاو الأخرى ذات الصلة إضافة إلى القواعد الوطنية. إضافة إلى ذلك يتطلب الأمر ترخيص المطارات التي تستخدم في العمليات الدولية ابتداءً من ٢٧/١١/٢٠٠٣. وفي إطار عملية الترخيص، يجب أن يكون لدى المطار نظام قائم لإدارة السلامة.

٢-١-٢ تم تنسيق الشرط الوارد في المجلد الأول من الملحق الرابع عشر، الذي بدأ تطبيقه في ٢٣/١١/٢٠٠٦، بشأن إدارة السلامة مع الشروط الواردة في الملحق السادس: تشغيل الطائرات والملحق الحادي عشر: خدمات الحركة الجوية. ويطلب القسم الجديد ١-٥ في الملحق الرابع عشر من الدول أن تضع برنامجاً للسلامة وأن يكون مستوى السلامة الموجود لديها مقبولاً وأن ينفذ مشغل المطار نظاماً لإدارة السلامة في المطار المرخص، بما في ذلك خطوط المساءلة عن السلامة.

٣-١-٢ بغية مساعدة الدول على استيفاء شروط ترخيص المطارات ونظم إدارة السلامة نظم ما مجموعه ١١ حلقة عمل في جميع أقاليم الأيكاو بمساعدة من الدول. وكان الهدف من هذه الحلقات نشر المعلومات عن شروط ترخيص المطارات بما في ذلك إبراز مبادرات الأيكاو للسلامة وتقديم توضيحات للمواد الإرشادية الواردة في دليل بشأن ترخيص المطارات (Doc 9774) وتبادل الخبرات بين الدول في تنفيذ ترخيص المطارات.

## ٢-٢ قرار الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية

١-٢-٢ اعتمدت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية للأيكاو القرار ٣٥-١٤، المرفق (ف) الذي أقر بعدم المساس بالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات مع تزايد الاتجاه نحو إسناد تشغيل المطارات إلى هيئات مستقلة (القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية في ٨/١٠/٢٠٠٤ (Doc 9848)). وفي هذا المرفق قررت الجمعية العمومية أن تقوم الدول بترخيص المطارات وأنها ينبغي أن تضمن أن تعمل مطاراتها بنظم إدارة السلامة.

## ٣-٢ حالة تنفيذ ترخيص المطارات

١-٣-٢ كشفت برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) في إقليمي آسيا والمحيط الهادئ أن حالة تنفيذ ترخيص المطارات ونظم إدارة السلامة في بعض الدول في هذين الإقليمين كانت منخفضة.

٢-٣-٢ وقد حث المؤتمر الثالث والأربعون لرؤساء الطيران المدني في إقليمي آسيا والمحيط الهادئ (بالي باندونيسيا من ٤ إلى ٨/١٢/٢٠٠٦) دول إقليمي آسيا والمحيط الهادئ بشدة على إعطاء أولوية عالية لتنفيذ شروط ترخيص المطارات ونظم إدارة السلامة في المطارات وتخصيص الموارد الملائمة لها إضافة إلى التشجيع على مزيد من التعاون الإقليمي في هذا الصدد.

٣-٣-٢ في ضوء ما سبق وعملا بقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٤ في المرفق (ف) منه، أجرت الأمانة العامة في أغسطس ٢٠٠٦ استقصاء شمل جميع الدول من خلال المكاتب الإقليمية لتقييم مستوى التنفيذ العالمي لترخيص المطارات، بما في ذلك نظم إدارة السلامة. وترد نتائج الاستقصاء في المرفق بهذه الورقة.

### ٣- الاستنتاجات والخلاصة

١-٣ تم اعداد قواعد تنظيمية لترخيص المطارات في ٦٧ من ٨٧ دولة متعاقدة ردت على الاستقصاء. وقد تم ترخيص ٤٠١ مطار من ٦٨٠ مطارا دوليا في الدول التي ردت. ونفذت نظم ادارة السلامة في ٤٥ دولة و ٢٥٨ مطارا في الدول التي ردت. الا أنه تجدر الاشارة إلى أن نتائج الاستقصاء لا تعبر عن الوضع الا في ٤٦ في المائة من الدول المتعاقدة.

٢-٣ وكما هو وارد في الفقرتين ١-٣-٢ و ٢-٣-٢ أعلاه، لم يكن مستوى تنفيذ ترخيص المطارات ونظم ادارة السلامة كجزء من عملية الترخيص مستوى مرضيا في اقليم واحد على الأقل. وبالإضافة إلى ذلك، أبرزت تقارير مجموعات التخطيط الإقليمية الافتقار إلى التقدم في تنفيذ أحكام ترخيص المطارات. فضلا عن ذلك، تؤكد المستوى المنخفض من التنفيذ من خلال النتائج الأولية من برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) بموجب النهج التجميعي الشامل.

٣-٣ نظرا لما تقدم، يمكن القول بأن هناك حاجة الى تحسين مستوى تنفيذ ترخيص المطارات في الدول. وبالتالي، تدعو الحاجة بإلحاح الى زيادة جهود الدول للقيام بترخيص المطارات، والتأكد من ادخال نظم ادارة السلامة في مطاراتها.

-----

## المرفق

### نتائج الاستقصاء الذي أجرته الايكاو عن ترخيص المطارات

#### ١- المقدمة

١-١ أشارت 'برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران' (COSCAP) في إقليمي آسيا والمحيط الهادئ أن شروط ترخيص المطارات لم تنفذ بعد على نحو مرضٍ. وبالتالي، أجرى استقصاء للوقوف على مستوى تنفيذ شروط الملحق الرابع عشر، المجلد الأول في جميع أقاليم الايكاو في سنة ٢٠٠٦.

٢-١ رد على الاستقصاء ٨٧ دولة، تمثل ٤٦٪ من مجموع الدول المتعاقدة في الايكاو البالغ عددها ١٩٠ دولة. وهناك ٦٨٠ مطارا دوليا في الدول التي ردت على الاستقصاء تمثل ما نسبته ٥٣٪ من عدد المطارات العالمية الاجمالي البالغ ١٢٨٠ مطارا مذكورة في مطبوعات خطط الايكاو للملاحة الجوية الاقليمية الست.

#### ٢- الإطار التنظيمي في الدول - ترخيص المطارات

١-٢ أكدت ٨٤ دولة وجود قانون طيران أساسي لديها ينص على إنشاء سلطة طيران مدني، الأمر الذي يعد شرطا أساسيا للقيام بعملية ترخيص المطارات.

٢-٢ فيما يتعلق بتوافر قواعد ترخيص المطارات لدى الدول، أشارت ٦٧ دولة (أي ٧٧٪) من الدول التي ردت على الاستبيان أنها وضعت وأقرت قواعد ترخيص المطارات (انظر التفاصيل في الفقرة ٢-٣ أدناه). ووضعت ١٤ دولة القواعد وكانت تنتظر مراحل الموافقة العديدة بينما لم تضع ست دول أخرى بعد قواعد لترخيص المطارات.

٣-٢ وفي إقليم الشرق الأوسط أشارت تسع دول من ١٩ دولة إلى أنها عممت قواعد ترخيص المطارات ويليها في ذلك إقليم أمريكا الجنوبية (٦ دول من ١٣ دولة) وإقليمي أوروبا وشمال الأطلنطي (عشرون من ٥٤ دولة) وأقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريببي (٨ دول من ٢١ دولة) وإقليمي آسيا والمحيط الهادئ (١١ دولة من ٣٦ دولة) وإقليمي أفريقيا والمحيط الهندي (١٣ دولة من ٤٧ دولة) (انظر الشكل رقم ١).

٤-٢ ردا على سؤال بشأن وجود القواعد الملائمة لإدارة السلامة في المطارات، وضعت ٤٥ دولة (٥٢٪) من الدول التي ردت هذه القواعد وأقرتها (انظر التفاصيل في الفقرة ٢-٥). وفي ١٢ دولة أعدت قواعد إدارة السلامة ولكنها لم تحظ بالموافقة بعد وفي ٣٠ دولة أخرى لم يتم اعداد القواعد بعد.

٥-٢ وعممت ٨ دول في إقليم الشرق الأوسط القواعد الملائمة لإدارة السلامة ويأتي بعدها ١٧ دولة في إقليم أوروبا وشمال الأطلنطي و ٨ دول في إقليمي آسيا والمحيط الهادئ و ٧ دول في إقليمي أفريقيا والمحيط الهندي ودولتان في إقليم أمريكا الجنوبية وثلاث دول في أقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريببي (انظر الشكل رقم ١).

٦-٢ كانت هناك طلبات عدة، لا سيما من الدول في أقاليم الشرق الأوسط وأفريقيا/المحيط الهندي، وأمريكا الشمالية والوسطى والكاريببي، لتقديم المساعدة من الايكاو في اعداد الارشادات الفنية لترخيص وتشغيل المطارات. وأشارت دول كثيرة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي الى أنها تواجه صعوبة بصدد الجوانب القانونية للتنفيذ. وبينما وضعت بعض

الدول أيضا اشتراطات ترخيص المطارات على مستويات مختلفة من النظام التشريعي/التنظيمي، فلا توجد عملية ترخيص رسمية بعد. وأشار العديد من ادارات الطيران المدني الى عدم حدوث تقدم لغياب الاستقلال الذاتي، وعدم كفاية الهيكل والخبرة. ويقوم بعض الدول بتغيير هياكلها حتى تصبح وكالات مستقلة.

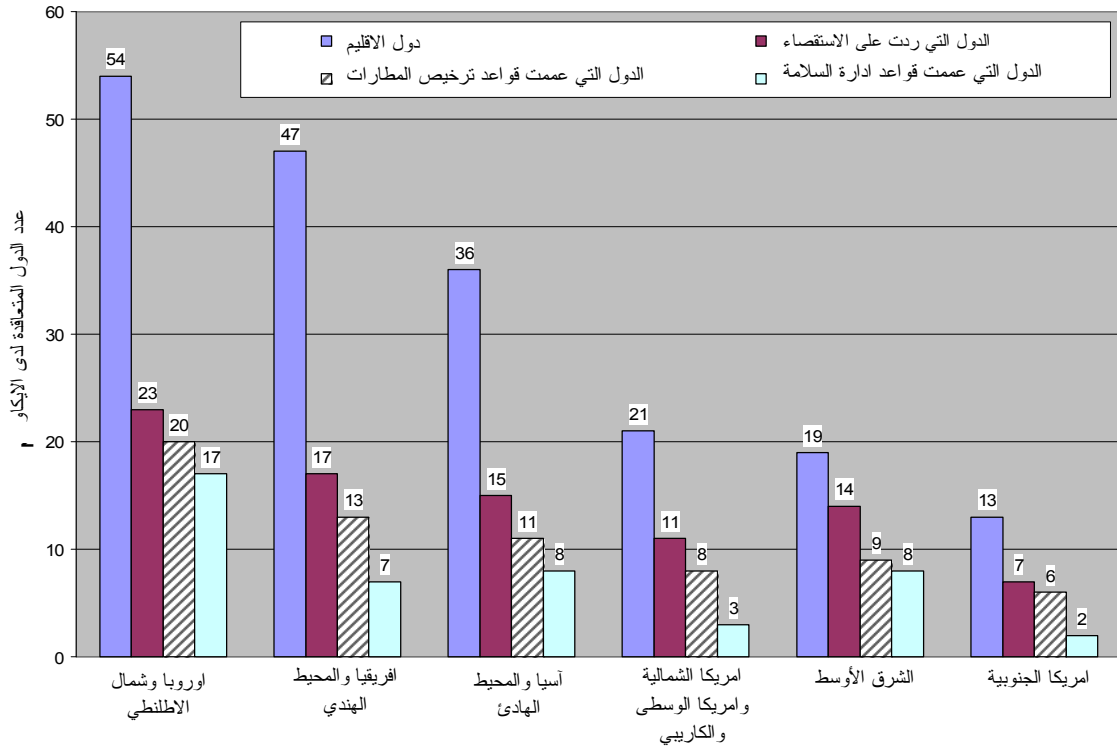
### ٣- قواعد ترخيص المطارات ونظم إدارة السلامة في المطارات الدولية

١-٣ فيما يلي بيان المطارات الدولية البالغ عددها ١٢٨٠ مطارا والمذكورة في مطبوعات خطط الملاحة الجوية الإقليمية الست الصادرة عن الايكاو: إقليم أوروبا وشمال الأطلنطي (٦١١ مطارا) وإقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريببي (١٨٩ مطارا) وإقليم آسيا والمحيط الهادئ (١٨٣ مطارا) وإقليم أفريقيا والمحيط الهندي (١٣١ مطارا) وإقليم أمريكا الجنوبية (٩٩ مطارا) وإقليم الشرق الأوسط (٦٧ مطارا).

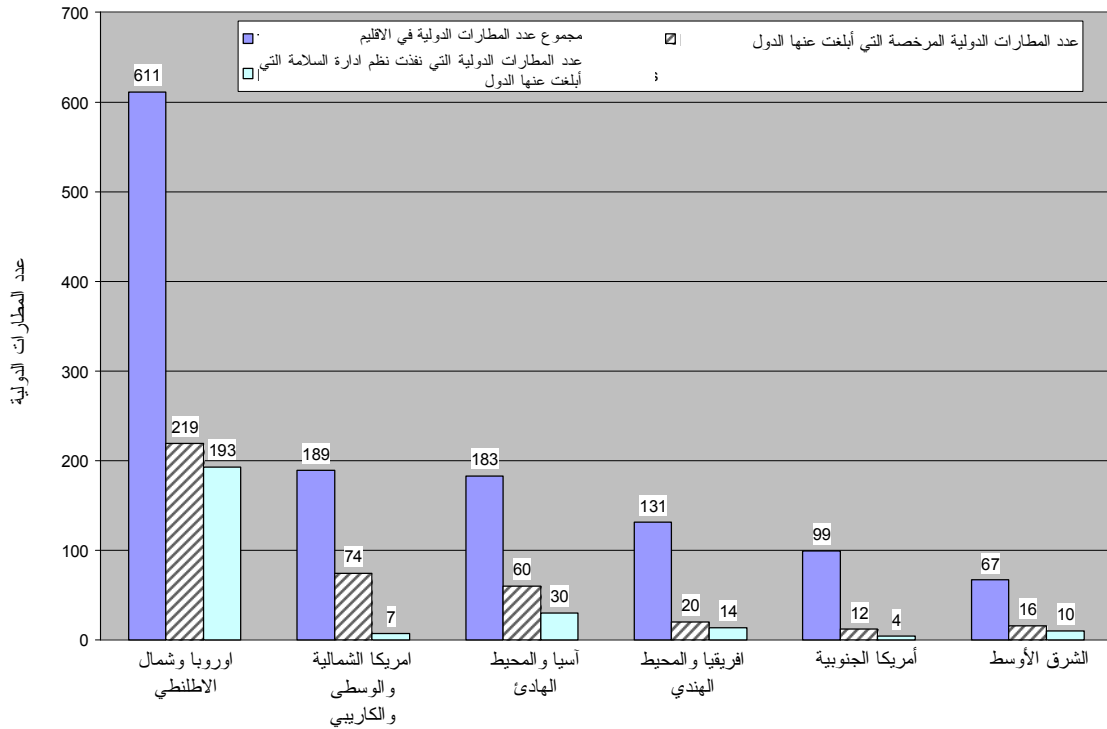
٢-٣ من الردود التي وصلت تبين أن ٤٠١ مطار دولي من ٦٨٠ مطارا (٥٩%) في الدول التي ردت هي المرخصة، وفيما يلي بيانها حسب الأقاليم: أوروبا وشمال الأطلنطي (٢١٩) أمريكا الشمالية والوسطى والكاريببي (٧٤) آسيا/المحيط الهادئ (٦٠) أفريقيا/المحيط الهندي (٢٠) الشرق الأوسط (١٦) أمريكا الجنوبية (١٢) (انظر الشكل رقم ٢).

٣-٣ فيما يخص تنفيذ نظم إدارة السلامة في المطارات الدولية المرخصة، امتثل لهذه الشروط ٢٥٨ مطارا من ٦٨٠ مطارا دوليا (٣٨ في المائة) في الدول التي ردت. وأفادت أوروبا وشمال الأطلنطي بأن ١٩٣ مطارا دوليا من مطاراتها قد نفذت هذه النظم، ويأتي بعد ذلك إقليم آسيا والمحيط الهادئ (٣٠ مطارا) وإقليم أفريقيا والمحيط الهندي (١٤ مطارا) وإقليم الشرق الأوسط (١٠ مطارات) وإقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريببي (٧ مطارات) وإقليم أمريكا الجنوبية (٤ مطارات) (انظر الشكل رقم ٢).

-----



الشكل رقم ١ - تعميم الدول لقواعد الترخيص وإدارة السلامة في المطارات



الشكل رقم ٢ - تنفيذ ترخيص المطارات ونظم إدارة السلامة في المطارات الدولية