



Doc 9734
AN/959

دليل مراقبة السلامة الجوية

الجزء (أ) — Part A

انشاء وإدارة

جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية

اعتمده الأمين العام
ونشر بموجب سلطته

الطبعة الثانية — ٢٠٠٦

منظمة الطيران المدني الدولي

تصدر منظمة الطيران المدني الدولي هذه الوثيقة في طبقات مستقلة باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية. وينبغي توجيه جميع المراسلات، باستثناء طلبات الشراء والاشتراكات، الى الأمين العام.

وينبغي ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى أحد العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملائم (إما شيك مصرفي وإما حوالة بريدية) بالدولار الأمريكي أو بعملة البلد الذي ترسل اليه طلبات الشراء. وتشجع المنظمة عملاءها على استخدام بطاقات الائتمان (MasterCard و Visa و American Express) لتفادي أي تأخير. ويمكن الاطلاع على المعلومات المرتبطة بالدفع ببطاقات الائتمان وبالوسائل الأخرى في "قسم المعلومات الخاصة بالطلبات (Ordering Information Section) في كتالوج مطبوعات الايكاو والمساعدات التدريبية السمعية والبصرية.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int;
World Wide Web: <http://www.icao.int>

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Germany. UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;
Email: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-I, New Delhi – 110 091
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

India. Sterling Book House – SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

India. The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi 110001
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3^{er} Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57;
Corre-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; Email: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Victor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Vía Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689, Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo-e: sscc.ventasoaici@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

5/07

Catalogue of ICAO Publications and Audio-visual Training Aids

Issued annually, the Catalogue lists all publications and audio-visual training aids currently available. Supplements to the Catalogue announce new publications and audio-visual training aids, amendments, supplements, reprints, etc.

Available free from the Document Sales Unit, ICAO.

كتالوج مطبوعات الايكاو والمساعدات التدريبية السمعية والبصرية

يصدر هذا الكتالوج سنويا ويشتمل على جميع المطبوعات والمساعدات السمعية والبصرية التدريبية المتوفرة حاليا. وتصدر لهذا الكتالوج ملاحق شهرية للإعلان عن المطبوعات الجديدة والتعديلات والاضافات والمطبوعات التي يعاد اصدارها.

يمكن الحصول على الكتالوج مجانا من وحدة بيع المطبوعات في الايكاو.



Doc 9734
AN/959

دليل مراقبة السلامة الجوية

الجزء (أ) – Part A

انشاء وادارة

جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية

اعتمده الأمين العام
ونشر بموجب سلطته

الطبعة الثانية – ٢٠٠٦

منظمة الطيران المدني الدولي

التعديلات

تعلن التعديلات بانتظام في مجلة الايكارو وفي ملاحق كتالوج الايكارو للمطبوعات والمساعدات التدريبية السمعية والبصرية. ويرجى من القائمين بحفظ هذه الوثيقة الرجوع الى هاتين الوثيقتين. والجدول أدناه مخصص لتسجيل مثل هذه التعديلات.

سجل التعديلات والتصويبات

التصويبات		
الرقم	التاريخ	ادخل بواسطة

التعديلات		
الرقم	التاريخ	ادخل بواسطة

التمهيد

يحدد هذا الدليل مهام ومسؤوليات الدول المتعاقدة لدى الايكاف فيما يتعلق بمراقبة السلامة الجوية. والدليل موجه لعناية صانعي القرار الحكوميين رفيعي المستوى، لأنه يوضح التزامات الدول باعتبارها موقعة على اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) التي وقعت في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤، ويوفر معلومات وارشادات بشأن انشاء الجهاز الحكومي لمراقبة السلامة الجوية اللازم للوفاء بهذه الالتزامات.

لا يتجاوز هذا الدليل بارامترات مسؤوليات مراقبة السلامة العامة التي تتحملها الدول المتعاقدة، ويشدد على التزام الدولة بالمحافظة على السلامة في أنشطة الطيران المدني. وقد حدد بعض العناصر الحرجة بوصفها أجزاء أساسية من أي جهاز لمراقبة السلامة الجوية ويجب وضعها في الاعتبار لتنفيذ سياسات السلامة الجوية والاجراءات المرتبطة بها تنفيذًا فعالًا. وتشمل العناصر الحرجة لجهاز مراقبة السلامة الجوية الواردة في هذا الدليل ما يلي:

- التشريع الأساسي للطيران.
- القواعد التشغيلية المحددة.
- الجهاز الحكومي للطيران المدني ومراقبة السلامة الجوية.
- تأهيل وتدريب الموظفين الفنيين.
- الارشادات الفنية والأدوات وتقديم المعلومات الحرجة عن السلامة الجوية.
- التزامات منح الاجازة أو الترخيص أو الاذن أو الموافقة.
- التزامات الاشراف المستمر.
- تبييد مخاوف السلامة.

وفقا لاتفاقية شيكاغو تنفرد الدولة بالسيادة الكاملة على المجال الجوي الذي يعلو اقليمها. ولكن الدولة، عند انضمامها الى اتفاقية شيكاغو، توافق على اتباع مبادئ وترتيبات معينة لتطوير الطيران المدني الدولي بأمان وانتظام. ويقتضي تطوير الطيران المدني الدولي بأمان وانتظام أن تشغل كل عمليات الطيران المدني الدولي وفقا لحد أدنى مقبول من القواعد والاجراءات والممارسات. ويجب أن تتعاون الدول الى أقصى حد لتوحيد وتنسيق اللوائح والقواعد والمعايير والاجراءات والممارسات، لأن ذلك من مقتضيات اتفاقية شيكاغو (انظر المادتين ١٢ و ٣٧). ويتبع ذلك أن تقوم الدولة المتعاقدة بإنشاء وتنفيذ نظام يمكنها من القيام بالتزاماتها ومسؤولياتها الدولية على نحو مرض لتطوير الطيران المدني بأمان وانتظام.

إن تنفيذ الدول المتعاقدة لدى الايكاو للقواعد والتوصيات الدولية يجب أن يجري عادة في ظل القوانين التي تصدرها الدولة. ولذلك فإن الخطوة الأولى للقيام بالتزاماتها ومسؤولياتها هي أن تسن الدولة اطارا تشريعيا يسمى التشريع الأساسي للطيران.

ينطوي هذا الاطار التشريعي على اعداد واصدار قواعد للطيران المدني متوافقة مع قبول نصوص ملاحق اتفاقية شيكاغو، وعلى انشاء هيئة حكومية، أي هيئة الطيران المدني. ويحدد هذا الاطار التشريعي أيضا الصلاحيات اللازمة لضمان تنفيذ هذه النصوص. وعند اعداد التشريع الأساسي للطيران، تستطيع الدولة اقرار الأحكام التي تنظم دورها في تنفيذ القواعد التشغيلية.

أعدت الطبعة الأولى من هذا الدليل بمساعدة مجموعة الدراسة المعنية بتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وشرحت تلك الطبعة نظم مراقبة السلامة التي تتعلق بالملحق الأول: اجازة العاملين، والملحق السادس: تشغيل الطائرات، والملحق الثامن: صلاحية الطائرات للطيران. أما هذه الطبعة الثانية فقد أعدت لمعالجة مسألة الانتقال الى النهج التجميعي الشامل الذي يحتوي جميع أحكام السلامة الجوية في جميع ملاحق اتفاقية شيكاغو التي لها علاقة بالسلامة الجوية.

لكي يظل هذا الدليل دقيقا وصالحا للاستعمال، نرحب بالاقتراحات الرامية إلى تحسين الشكل أو المضمون أو طريقة العرض. وسوف ينظر في كل التوصيات أو الاقتراحات بهدف إدراجها، اذا كانت مناسبة، في الطبعة التالية للدليل. فالنتقيح المنتظم يضمن بقاء الدليل صالحا للاستعمال ودقيقا. ويرجى توجيه تعليقاتكم على هذا الدليل الى العنوان التالي:

The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montreal, Quebec H3C 5H7
Canada

الفهرس

الصفحة

1-1	الفصل الأول - مقدمة	1-1
1-1	أهداف هذا الدليل	1-1
1-1	نبذة عن هذا الدليل	2-1
1-2	وثائق الايكاو المرجعية	3-1
1-2	التعاريف	4-1
1-2	المختصرات	5-1
2-1	الفصل الثاني - مراقبة السلامة الجوية: التزام	2-1
2-1	مفهوم مراقبة السلامة الجوية وتعريفها	1-2
2-2	موجز عن مسؤوليات الدول المتعاقدة لدى الايكاو	2-2
2-3	موجز عن التزامات الدول بمراقبة السلامة الجوية	3-2
2-8	النهج المتوازن للمراقبة والإشراف	4-2
2-10	التزام الدولة بسلامة الطيران	5-2
3-1	الفصل الثالث - العناصر الأساسية لجهاز مراقبة السلامة الجوية	3-1
3-1	الاعتبارات العامة	1-3
3-2	التشريع الأساسي للطيران (ع ح-1)	2-3
3-4	القواعد التشغيلية المحددة (ع ح-2)	3-3
3-8	الجهاز الحكومي للطيران المدني ومراقبة السلامة الجوية (ع ح-3)	4-3
3-12	تأهيل وتدريب الموظفين الفنيين (ع ح-4)	5-3
3-14	الإرشادات الفنية والأدوات وتقديم المعلومات الحرجة عن السلامة الجوية (ع ح-5)	6-3
3-14	التزامات منح الإجازة أو الترخيص أو الاذن أو الموافقة (ع ح-6)	7-3
3-18	التزامات الاشراف المستمرة (ع ح-7)	8-3
3-19	تبديد مخاوف السلامة (ع ح-8)	9-3
A-1	المرفق (أ) - المراجع	A-1
B-1	المرفق (ب) - التعاريف	B-1

الفصل الأول

مقدمة

١-١ أهداف هذا الدليل

١-١-١ أعدّ هذا الجزء من دليل مراقبة السلامة الجوية للتركيز على التزامات ومسؤوليات الدول في مجال مراقبة السلامة الجوية بصفتها دولا متعاقدة لدى الايكاو، ولتوفير المعلومات والارشادات لصانعي القرار في الحكومة بشأن انشاء وإدارة جهاز لمراقبة السلامة الجوية. وبالنظر الى الصعوبات التي واجهت العديد من الدول المتعاقدة عند الاضطلاع بمسؤولياتها المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو، يبرز هذا الدليل العناصر الحرجة اللازمة لإنشاء جهاز فعال لمراقبة السلامة الجوية، ويقدم الارشاد اللازم للتغلب على الصعوبات المعتركة في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية.

٢-١-١ ان المقصود من مصطلح "الدولة" في هذا الدليل هو السلطة الأساسية التي وقعت اتفاقية شيكاغو وهي التي تنشئ عادة هيئة الطيران المدني والسلطات الأخرى ذات العلاقة بالطيران المدني وتعيّن الرؤساء التنفيذيين المخولين صلاحيات ممارسة السيطرة على أنشطة الطيران المدني في الدولة.

٢-١ نبذة عن هذا الدليل

١-٢-١ ان الالتزامات التشريعية والمسؤوليات والارشادات ذات الصلة المذكورة في هذا الدليل منقولة عن مصادر متنوعة، ولا سيما اتفاقية شيكاغو وملاحقها، واجراءات خدمات الملاحة الجوية، والمواد الارشادية الصادرة عن الايكاو لمعاونة الدول المتعاقدة في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية. ولطالما أدركت الايكاو الصعوبات التي واجهت العديد من الدول المتعاقدة في هذا الشأن، وحاولت مساعدتها من خلال برنامج التعاون الفني والمشاركة المباشرة من جانب المكاتب الاقليمية والأمانة العامة في مقر المنظمة. وقد برز بشكل واضح حجم الصعوبات التي واجهت الدول في مجال السلامة الجوية وذلك نتيجة لعمليات التقييم التي أجريت في اطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٢-٢-١ كان من بين النقائص الشائعة التي حددت في غالبية الدول التي جرى فيها التقييم والتدقيق غياب تنظيم ملائم وبنية أساسية في داخل هيئة الطيران المدني لمراقبة السلامة الجوية. ونتج ذلك، في معظم الحالات من عدم كفاية الموارد المخصصة لهيئة الطيران المدني. ومن ثم لم تستطع هذه الدول الامتثال التام للشرط الوطنية والدولية المتعلقة بسلامة الطيران المدني، ولا سيما سلامة العمليات والبنية الأساسية. وقد أوضحت عمليات التدقيق وبعثات الايكاو الأخرى أن في غياب التنظيم اللائم لمراقبة السلامة الجوية كثيرا ما توجد ثغرات في مراقبة عمليات الطائرات والإشراف عليها وما يرتبط بذلك من أنشطة، فتهدد هذه الثغرات فرصة تنفيذ الممارسات غير المأمونة. ولذلك فإن إنشاء وإدارة نظام قوي لمراقبة السلامة الجوية يتطلب درجة عالية من التزام الحكومة. وبدون هذا الالتزام لا تستطيع الدولة الاضطلاع بمسؤولياتها المتعلقة بسلامة نظام الطيران على نحو مرض.

٣-٢-١ اقتنعت الايكاو من نتائج التدقيق ومصادر المعلومات الأخرى بأنه ينبغي لها أن تساعد الدول على اعداد مواد ارشادية للسلامة الجوية موجهة حصرا الى صانعي القرارات رفيعي المستوى وعلى مختلف المستويات الاشرافية في الجهاز الحكومي للطيران المدني.

٣-١ وثائق الايكاو المرجعية

وثائق الايكاو المذكورة في المرفق (أ) والمشار اليها في هذا الدليل توفر مواد ارشادية اضافية لترخيص ومراقبة مشغلي النقل الجوي والعمليات والبنية الأساسية ذات الصلة.

٤-١ التعاريف

ان التعاريف المستخدمة في هذا الدليل هي تعاريف مماثلة لتلك الواردة في ملاحق اتفاقية شيكاغو ووثائق الايكاو الأخرى (مثل مصطلحات الطيران المدني الدولي (Doc 9713)) أو وضعها قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية خصيصا لهذا الدليل ولأغراض اجراءات تدقيق مراقبة السلامة الجوية. (للاطلاع على قائمة المصطلحات وتعريفها، انظر المرفق (ب))

٥-١ المختصرات

لم تستخدم أي مختصرات أجنبية في هذا الدليل.

الفصل الثاني

مراقبة السلامة الجوية: التزام

١-٢ مفهوم مراقبة السلامة الجوية وتعريفها

"... اجتاحت الطيران المدني موجة عارمة من التحولات نحو الإدارة التجارية والعولمة والتكامل الدولي، أسفرت عن آثار على السلامة والأمن يتعين معالجتها. وبما أن مسؤولية تنظيم السلامة والأمن تقع على الدول فرادى بموجب اتفاقية شيكاغو، ولما كانت ملكية وتشغيل شركات الطيران والمطارات وهيئات مراقبة الحركة الجوية تنتقل بكثرة من الحكومات الى القطاع الخاص ومؤسسات من جنسيات مختلفة عبر الحدود الوطنية، فإن الحاجة تصبح أكثر الحاحا لاقامة التنسيق السلس الي يتجاوز الحدود الوطنية والاقليمية. "

د. أسعد قطيط

مقدمة خطة الايكاو الاستراتيجية (١٩٩٧)

١-١-٢ تعرف مراقبة السلامة الجوية بأنها مهمة تكفل الدول من خلالها التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية والاجراءات المرتبطة بها التي تضمنتها ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي ووثائق الايكاو ذات الصلة بها. وتكفل مراقبة السلامة الجوية أيضا قيام صناعة الطيران الوطنية بتوفير مستوى أمان مكافئ للمستوى المحدد في القواعد والتوصيات الدولية أو يتفوق عليه. ومن ثم فإن مسؤولية كل دولة عن مراقبة السلامة الجوية هي الأساس الذي تبنى عليه عمليات الطيران الدولية المأمونة. وعليه فإن غياب مراقبة السلامة الجوية في أي دولة متعاقدة يهدد سلامة تشغيل الطائرات المدنية الدولية.

٢-١-٢ ابان الدورة التاسعة والعشرين للجمعية العمومية للايكاو المعقودة في عام ١٩٩٢، ثار قلق من عجز بعض الدول المتعاقدة عجزا واضحا عن تنفيذ مهام مراقبة السلامة الجوية. وكان من بين الأسباب الرئيسية التي أدت الى هذا العجز غياب الإطار التنظيمي ونقص الموارد الفنية والمالية اللازمة لتنفيذ الحد الأدنى من شروط اتفاقية شيكاغو. ولذلك أصدرت الجمعية العمومية القرار ٢٩-١٣ بعنوان: تحسين مراقبة السلامة الجوية، وأكدت فيه من جديد على مسؤوليات كل دولة عن مراقبة السلامة الجوية بوصفها إحدى ركائز اتفاقية شيكاغو، ودعا ذلك القرار الدول المتعاقدة الى أن تؤكد من جديد الالتزامات التي قطعتها على نفسها في اتفاقية شيكاغو بشأن مراقبة السلامة الجوية.

٣-١-٢ ان هذا التأكيد المجدد في قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٣ على مسؤوليات كل دولة قد رسخ التزامات الدول بمراقبة السلامة الجوية في كل ما يتعلق بعمليات الطائرات المدنية المشغلة فيها بل وأيضا الطائرات المسجلة لديها التي تشغل في دول متعاقدة أخرى. ولا يصح بالتالي التقليل من قيمة مسؤولية الدولة في هذا الصدد لأن مراقبة السلامة الجوية تشكل التزاما رئيسيا يؤدي تنفيذه الى ضمان استمرار السلامة والانتظام في النقل الجوي الدولي.

٤-١-٢ طلب قرار الجمعية العمومية ٣٢-١١ انشاء برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية يشمل اجراء عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة. وطلب أيضا تنفيذ هذا البرنامج في جميع الدول المتعاقدة بمزيد من الشفافية والافصاح عن نتائج التدقيق.

٥-١-٢ بالنظر الى نجاح برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، قررت الجمعية العمومية في قرارها ٨-٣٣ توسيع نطاق هذا البرنامج ليشمل الملحق الحادي عشر: خدمات الحركة الجوية، والملحق الرابع عشر: المطارات، وجميع الأحكام الأخرى الخاصة بالسلامة الجوية، مثل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، التي تناولها الملحق الثالث عشر: التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وبينت نتائج عمليات التدقيق التي أجريت بموجب هذا البرنامج أن عدة دول اعتركت صعوبات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو وفي تنفيذ العناصر الحرجة من الجهاز الحكومي لمراقبة السلامة الجوية، ولذلك قررت الجمعية العمومية في قرارها ٩-٣٣ أن تعد الايكاو مفهوماً لمهمة ضمان الجودة، بحيث تؤدي الايكاو هذه المهمة للإشراف على المشاريع التي تنفذها الدول، على أن تسترد الايكاو مصاريفها من الدول.

٦-١-٢ نظرت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو في اقتراح قدمه المجلس لمواصلة تنفيذ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتوسيع نطاقه اعتباراً من سنة ٢٠٠٥ وقررت (انظر قرار الجمعية العمومية ٦-٣٥) توسيع نطاق هذا البرنامج ليشمل جميع ملاحق اتفاقية شيكاغو التي وردت فيها أحكام تتعلق بالسلامة الجوية، والانتقال الى اتباع نهج تجميعي شامل في عمليات تدقيق السلامة الجوية. وكلفت الجمعية العمومية أيضاً الأمين العام في قرارها ٦-٣٥ بما يلي:

- أن يضمن أن هذا النهج التجميعي الشامل يجمع بين عناصره الأساسية أحكام السلامة الجوية الواردة في الملحق الأول: اجازة العاملين، والملحق السادس: تشغيل الطائرات، والملحق الثامن: صلاحية الطائرات للطيران، والملحق الحادي عشر: خدمات الحركة الجوية، والملحق الثالث عشر: التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والملحق الرابع عشر: المطارات.
- أن يجعل جميع جوانب اجراءات التدقيق واضحة لعيان الدول المتعاقدة.
- أن يجعل التقارير الختامية عن تدقيق مراقبة السلامة الجوية متاحة لجميع الدول المتعاقدة.
- أن يتيح لجميع الدول المتعاقدة الاطلاع على جميع المعلومات ذات الصلة المستمدة من نتائج التدقيق ومن قاعدة بيانات الاختلافات، وذلك بنشرها على موقع الايكاو المأمون على شبكة الانترنت العالمية.

ولما كان القرار قد نص على شمول أوسع فقد ألغى القرار ٨-٣٥ وحل محله.

٢-٢ موجز عن مسؤوليات الدول المتعاقدة لدى الايكاو

١-٢-٢ تحدد غالبية مواد اتفاقية شيكاغو امتيازات والتزامات جميع الدول المتعاقدة، وتنص على الأخذ بالقواعد والتوصيات الدولية التي تنظم النقل الجوي الدولي. وتقبل الاتفاقية المبدأ الأساسي الذي يقضي بانفراد الدولة بالسيادة التامة على المجال الجوي الذي يعلو اقليمها ولا يتجاوزه.

٢-٢-٢ على مدى العقود الستة الماضية، كان الانجاز الفني الرئيسي للايكاو هو اتفاق الدول المتعاقدة لديها على المستوى الضروري من التوحيد القياسي الذي يضمن السلامة والكفاءة والانتظام في تشغيل الخطوط الجوية. وقد أنجزت

المنظمة ذلك أساساً من خلال إصدار ملاحق اتفاقية شيكاغو التي وضعت فيها المواصفات المعروفة باسم "القواعد والتوصيات الدولية". وتشمل الملاحق الثمانية عشر الحالية كافة جوانب عمليات الطيران المدني.

٣-٢-٢ ددت المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو أنه يجب على الدول أن تتعاون لبلوغ أعلى درجة ممكنة من توحيد القواعد والمعايير والاجراءات والتنظيم بخصوص الطائرات والعاملين والطرق الجوية والخدمات المساعدة كلما أدى هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها. وبلوغاً لهذه الغاية أصدرت الايكاو القواعد والتوصيات الدولية بشأن كافة الأنشطة المرتبطة بتشغيل الطائرات. ومع ذلك فان ادراج هذه القواعد والتوصيات الدولية في قواعد وممارسات الدول المتعاقدة وتنفيذها في حينها هو الأمر الذي يحقق في النهاية سلامة وانتظام عمليات الطائرات على مستوى العالم.

٤-٢-٢ توقع من الدول أن تنفذ من خلال قواعدها الوطنية القواعد والتوصيات الدولية الواردة في ملاحق اتفاقية شيكاغو وأن تسهر على انفاذها. والمادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو واضحة تماماً في هذا الصدد حيث نصت على ما يلي:

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الاجراءات التي تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق اقليمها أو تقوم بتحركات في داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها، في أي مكان وجدت، للقواعد والأنظمة النافذة في ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها.

وعلاوة على ذلك، قضت هذه المادة بأن:

تتعهد كل دولة متعاقدة بتقديم جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة السارية للمحاكمة.

إن هذه المادة وغيرها من المواد الأخرى ذات الصلة في اتفاقية شيكاغو أكدت مسؤوليات الدولة عن مراقبة السلامة الجوية ولم تترك مجالاً للشك في مسؤولية الدولة المتعاقدة عن مراقبة جميع أنشطتها في مجال الطيران والاشراف عليها.

٥-٢-٢ صت المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو على أن الدولة التي يصعب عليها الالتزام بأي قاعدة أو اجراءات دولية، أو يصعب عليها أن تجعل قواعدها أو ممارساتها متوافقة تماماً مع القواعد أو الاجراءات الدولية بعد تعديلها، أو التي ترى من الضروري إصدار قواعد أو ممارسات تختلف عن تلك المقررة في القواعد الدولية، يجب أن تبادر فوراً بإبلاغ الايكاو بالاختلافات القائمة بين ممارساتها الوطنية والقواعد الدولية.

٣-٢ موجز عن التزامات الدول بمراقبة السلامة الجوية

١-٣-٢ طبيعة مسؤوليات الدولة المتعاقدة

١-١-٣-٢ تشمل مسؤوليات الدولة بموجب اتفاقية شيكاغو:

- إجازة أفراد التشغيل.
- ترخيص الطائرات ومشغلي الطائرات والمطارات.
- مراقبة العاملين المجازين والاشراف عليهم وعلى المنتجات المرخصة والمؤسسات المعتمدة.

- تقديم خدمات الملاحة الجوية (بما فيها من خدمات الأرصاد الجوية، واتصالات الطيران، وخدمات البحث والانقاذ، والخرائط، وتوزيع المعلومات).
- التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات.

وان ضمان تنفيذ هذه المسؤولية على أكفأ نحو يعد أساسيا لسلامة عمليات الطائرات عبر الحدود في جميع أنحاء العالم.

٢-٣-١-٢ هذه المسؤولية نصت عليها عدة مواد من اتفاقية شيكاغو. فالمادة ٣١ مثلا تلزم دولة السجل بإصدار شهادة صلاحية الطيران أو اعتماد هذه الشهادة ان كانت صادرة من دولة متعاقدة أخرى، وذلك بالنسبة لكل طائرة مشغلة في الملاحة الجوية الدولية. وتكلف المادة ٣٢ نفس الدولة بإصدار شهادات الاختصاص والاجازات لطيار كل طائرة وغيره من أعضاء طاقم قيادة كل طائرة مشغلة في الملاحة الجوية الدولية أو باعتماد هذه الشهادات أو الاجازات ان كانت صادرة من دول متعاقدة أخرى. وأساس هذه الالتزامات هو الرغبة في تشجيع وتنفيذ عمليات الطائرات بأمان وانتظام من خلال وضع وتنفيذ اجراءات مقبولة دوليا للإجازة والترخيص والتشغيل وبالالتزام بهذه الاجراءات تضمن الدولة حسن اختصاصها التنظيمي والفردى واختصاص الهيئات التنظيمية ومقدمي الخدمات ومشغلي الطائرات والعاملين في الدول المتعاقدة الأخرى ولا سيما في مجالات ادارة السلامة الجوية المتغيرة والمنهجية. هذا فضلا عن أن هذه الاجراءات تصلح أيضا للعمليات الداخلية تأمينا للسلامة العامة لعمليات الطائرات أينما كانت.

٢-٣-٢ الالتزامات العامة للدولة المتعاقدة

٢-٣-١-٢ عندما تسمح الدولة بممارسة أنشطة الطيران أو عندما تمارسها، تتحمل التزامات معينة بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها. مثال ذلك أن كل دولة وقعت على اتفاقية شيكاغو أصبحت ملزمة بتشغيل عمليات الطيران بأمان وكفاءة في مجالها الجوي. وتشمل بعض الالتزامات العامة تقديم التسهيلات الملائمة للطيران العام العابر وعمليات النقل الجوي التجاري مثل ما يلي:

- المطارات
- المساعدات الملاحية
- الخرائط والحدود الدنيا للاقتراب الآلي
- النشرات الجوية
- خدمات الحركة الجوية
- عمليات البحث والانقاذ
- أمن الطيران
- سد ثغرات السلامة الجوية في حينها من منطلق هذه الالتزامات.

٢-٣-١-٢ وضمانا لملاءمة الجهاز الحكومي لمستوى ونطاق أنشطة الطيران في الدولة، تتطلب كل من هذه الالتزامات النظر في العناصر الحرجة لجهاز مراقبة السلامة الجوية. وينبغي أن يشمل ذلك سياسة الدولة للتعامل بصفة منهجية مع ضغوط السلامة الحرجة وحالات التضارب التي تؤثر في المجتمع المحلي من الداخل ومن المصادر الخارجية، وقد ذكرت

بعضها في القسم ٢-٥-٢ بدليل الإجراءات الإدارية التي تقتضي أن تنتظر الدول في اصدار شروط وطنية تتجاوز القواعد والتوصيات الدولية في بعض المجالات كلما حدثت ظروف معينة.

٢-٣-٣ التزامات دولة التصميم ودولة الانتاج

١-٣-٣-٢ تشمل التزامات دولة التصميم ما يلي:

(أ) تصدر الدولة شهادة الطراز التي تعرف التصميم وتدل على الموافقة على تصميم طراز الطائرة بناء على دليل قاطع بأن الطراز امتثل لجوانب التصميم المنصوص عليها في الشروط المناسبة الموضوعة لصلاحية الطيران.

(ب) تحميل أي معلومات منطبقة عموماً وضرورية لاستمرار صلاحية الطائرة للطيران ولتشغيلها بأمان إلى:

— كل دولة متعاقدة أخطرت دولة التصميم بأنها سجلت الطائرة في سجلها.

— أي دولة متعاقدة أخرى طلبت هذه المعلومات.

(ج) تشترط وتعتمد برنامج استمرار متانة الهيكل لتضمن صلاحية الطائرات التي تزيد كتلتها الإقلاعية القصوى على ٥ ٧٠٠ كيلوجرام للطيران، بما في هذا البرنامج من معلومات عن الوقاية من التحات ومكافحة التآكل.

(د) تنشئ نظاماً يضمن ما يلي للطائرات التي تزيد كتلتها الإقلاعية القصوى على ٥ ٧٠٠ كيلوجرام والهليكوبتر التي تزيد كتلتها الإقلاعية على ٣ ١٨٠ كيلوجرام،

— الحصول على المعلومات عن النواقص والأعطاب والعيوب والوقائع المتكررة الأخرى التي تسبب بالفعل أو بالاحتمال آثاراً مناوئة لاستمرار صلاحية الطيران.

— البت في اتخاذ إجراء بخصوص صلاحية الطيران من عدمه.

— اعداد ونشر إجراءات صلاحية الطيران على النحو المناسب كلما كان ذلك ضرورياً.

٢-٣-٣-٢ تشمل التزامات دولة الانتاج ما يلي:

(أ) تضمن الدولة أن كل طائرة وجميع أجزائها، بما فيها الأجزاء التي صنعت بعقود من الباطن، قد انتجت طبقاً للتصميم المعتمد.

(ب) عند الموافقة على انتاج أجزاء الطائرة، تضمن الدولة أن الانتاج قد جرى بطريقة مضبوطة وأنه خضع لنظام ضمان الجودة بما يجعل الصنع والتجميع يبعثان على الارتياح. (يمكن تسهيل هذه الأمور باعتماد مؤسسة الانتاج).

(ج) تشترط الدولة مسك السجلات التي تحدد مضاهاة الطائرة وأجزائها مع التصميم المعتمد والانتاج.

٢-٣-٣-٣ عندما تكون دولة الانتاج دولة أخرى غير دولة التصميم، يجب أن توقع الدولتان اتفاقاً مقبولاً ليهما يضمن أن مؤسسة الانتاج تتعاون مع المؤسسة المسؤولة عن تصميم الطراز على تقييم المعلومات الواردة عن الخبرة المكتسبة من تشغيل الطائرة.

٢-٣-٤ التزامات دولة السجل ودولة المشغل/مقدم الخدمات

٢-٣-٤-١ ان عملية تسجيل الطائرة قد لا تثير في حد ذاتها قضية في مجال السلامة الجوية. لكن هذه العملية تفرض على دولة السجل التزامات بموجب اتفاقية شيكاغو ترتبط مباشرة بسلامة جهاز الطيران بمجمله. وفي حالة تسجيل طائرة تابعة لوكالة تشغيل دولية على أساس غير وطني، تصبح الدول المشاركة في انشاء هذه الوكالة ملزمة بالتضامن بتحمل التزامات دولة السجل المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو. ومن ثم فعند تسجيل الطائرة تشمل التزامات دولة السجل ما يلي:

- (أ) تقوم بإخطار دولة التصميم بأنها سجلت الطائرة.
- (ب) تحدد ما اذا كانت شهادة صلاحية الطيران تفي بأدنى القواعد القياسية المقررة.
- (ج) تصدر وتعتمد شهادة صلاحية الطائرة للطيران.
- (د) تضمن استمرار صلاحية الطائرة للطيران بغض النظر عن مكان تشغيلها في العالم.
- (هـ) تقطع بأن العاملين على صيانة الطائرة قد استوفوا أدنى متطلبات الخبرة والدراسة والمهارات.
- (و) تصدر اجازات عاملي الصيانة أو تعتمدها.
- (ز) تتأكد من أن طاقم القيادة الذي يشغل الطائرة قد استوفى أدنى متطلبات الخبرة والدراسة والمهارات اللازمة لقيادة الطائرة بأمان.
- (ح) تصدر اجازات و/أو أهليات طاقم القيادة أو تعتمدها على النحو المناسب.
- (ط) تتحقق من أن الطائرة والعاملين المرتبطين بتشغيلها يلبون باستمرار الشروط التي كانت مقررة لإصدار أول اجازة أو شهادة.
- (ي) تتخذ الاجراءات السليمة في حينها لتصحيح جميع الثغرات التي وجدت عند صيانة الطائرة وعند تشغيلها من جانب طاقم القيادة.
- (ك) تضمن في حالة الطائرات التي تزيد كتلتها الإقلاعية القصوى على ٧٠٠ ٥ كيلوجرام والهليكوبتر التي تزيد كتلتها الإقلاعية القصوى على ١٨٠ ٣ كيلوجرام وجود نظام يحيل المعلومات عن النواقص والأعطال والعيوب وغيرها من الوقائع المتكررة التي تتسبب بالفعل أو بالاحتمال في آثار مناوئة لاستمرار صلاحية الطائرة للطيران، الى المؤسسة المسؤولة عن تصميم الطراز.
- (ل) ما أن تتسلم من دولة التصميم المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران، تبادر الى اقرار المعلومات الإلزامية مباشرة أو الى تقييم المعلومات التي تسلمتها واتخاذ الاجراءات المناسبة.

٢-٤-٣-٢ دولة مشغل الطائرة هي المسؤولة عن اصدار شهادة المشغل الجوي أو وثيقة معادلة لها، حسب المقرر في الملحق السادس. وتتطوي هذه المسؤولية على مراقبة أنشطة جميع مشغلي الطائرات في الدولة والإشراف عليهم. وتتطوي هذه المسؤولية أيضا على التزامات محددة في اتفاقية شيكاغو على دولة المشغل. ومن ثم تتحمل دولة المشغل الالتزامات التالية:

(أ) تتأكد من قدرة المشغلين الجويين على تشغيل عمليات الطيران بأمان وكفاءة قبل شروعهم في تشغيل العمليات الجوية الدولية.

(ب) تتأكد من قدرة المشغلين الجويين على تشغيل العمليات بصفة مستمرة وفقا لمعايير الشهادة الأولى.

(ج) تتخذ الاجراءات اللازمة في حينها لحسم مسائل السلامة الجوية التي وجدت في صيانة الطائرات والعمليات الجوية ومسؤوليات المشغل الجوي الأخرى، بما في ذلك الأعمال التي يؤديها الموظفون التابعون للمشغل.

٢-٤-٣-٣ في بعض الدول يشمل المشغلون ومقدمو الخدمات مالكي المطارات (من خارج الحكومة) الذين يديرون المطارات ويقدمون خدماتها، وأي وكالة أو هيئة غير حكومية تقدم خدمات الحركة الجوية. وتظل دولة المشغل أو مقدم الخدمات مسؤولة عن اصدار الاجازات والشهادات وغيرها من الموافقات المنصوص عليها في الملاحق لمختلف مكونات النظام. وتشمل هذه المسؤولية ممارسة الرقابة والإشراف على المشغلين ومقدمي الخدمات في الدولة. وهذه المسؤولية تلزم دولة المشغل أو مقدم الخدمات بالتزامات محددة في اتفاقية شيكاغو وتعلق بالعاملين وعمليات الطيران والصيانة والتفتيد المستمر بمعايير الترخيص الأصلية. وهناك التزامات مشابهة ومسؤوليات تنطبق على جميع عناصر جهاز الطيران ولا سيما على عمليات المطارات وخدمات الحركة الجوية والأنشطة ذات الصلة.

٢-٤-٣-٤ ان أحكام الايكاو بشأن ادارة السلامة في خدمات الحركة الجوية، والواردة في الملحق الحادي عشر: ادارة الحركة الجوية (Doc 4444)، تقتضي من الدولة أن تنفذ برامج منهجية وملائمة لادارة السلامة تضمن بها أن نظم خدمات الحركة الجوية تتجز مستوى مقبولا من السلامة، وتحدد بها مستويات السلامة وأهداف السلامة لخدمات الحركة الجوية. وأهداف ادارة السلامة في خدمات الحركة الجوية هي ضمان بلوغ مستوى من السلامة ينطبق على خدمات الحركة الجوية التي تقدم الى المجال الجوي أو الى المطار، وضمان تنفيذ تحسينات السلامة حيثما كانت ضرورية. وتقتضي أحكام وثيقة ادارة الحركة الجوية أن يشمل برنامج السلامة في خدمات الحركة الجوية ما يلي:

(أ) رصد مستويات السلامة العامة واستبانة أي اتجاه مناوئ.

(ب) استعراض السلامة في وحدات خدمات الحركة الجوية.

(ج) تقييم السلامة قبل تنظيم المجال الجوي، وقبل العمل بأي معدات أو نظم أو تجهيزات جديدة، وقبل تغيير اجراءات خدمات الحركة الجوية.

(د) آلية لتحديد مدى الحاجة الى اتخاذ تدابير لتحسين السلامة الجوية.

٢-٤-٣-٥ عند القطع بكفاية النظام بمجمله، ينبغي لدولة السجل ودولة المشغل أو دولة مقدم الخدمات أن تنتظر في توفير العناصر الحرجة لجهاز مراقبة السلامة الجوية (انظر الفصل الثالث) وأن تراعي تعقيدات العمليات المشغلة.

٢-٣-٥ مسؤوليات السلامة للمشغل الجوي ومقدم الخدمات

٢-٣-٥-١ المشغلون الجويون ومقدمو الخدمات هم الذين يتحملون مسؤولية تشغيل عمليات الطائرات بأمان وانتظام وكفاءة، بما في ذلك مسؤولية الامتثال للقوانين والنظم التي تسنها دولة المشغل، أو الدولة التي تشغل فيها الطائرة. ويشمل هذا الالتزام أي متعهدين تعاقدوا معهم. وفي حالة قيام المشغل باستخدام طائرة مسجلة في دولة غير دولة المشغل فلا بد أيضا أن يمتثل للقوانين والقواعد الصادرة عن دولة السجل. وهذه القوانين والقواعد، التي تعد وسيلة الدولة لتنفيذ أحكام الملاحق، لا تكفي في حد ذاتها لتزويد المشغلين ومقدمي الخدمات بتعليمات شاملة ومفصلة يستندون إليها في عملياتهم. ومن ثم يتعين أن يتحمل المشغل مسؤولية وضع التعليمات التشغيلية اللازمة لسلامة العمليات (مفهوم "مسؤولية المشغل أو مقدم الخدمات").

٢-٣-٥-٢ يجب ألا تتعارض التعليمات التشغيلية مع قوانين وقواعد دولة المشغل أو مقدم الخدمات أو قوانين وقواعد أي دول أخرى تتم عمليات الطائرات فيها أو فوق أقاليمها. وينبغي للمشغل أو مقدم الخدمات أن يدرج تعليمات التشغيل في الدليل المقرر (دليل العمليات أو دليل المطار أو دليل آخر)، الذي يجب تقديمه إلى الهيئة الحكومية المعنية بالتنظيم (مثل هيئة الطيران المدني) بوصفه جزءا من الوثائق التي يجب تقييمها قبل منح الموافقة أو الإجازة أو الشهادة إلى المشغل أو مقدم الخدمات. وينبغي تجديد هذه الأدلة، مثلها كمثل الوثائق القانونية والتنظيمية، وتعديلها في إطار نهج منظم لإدارة السلامة وضمان السلامة.

٢-٣-٦ مسؤوليات الدولة التي تقع فيها الحادثة

٢-٣-٦-١ فرضت المادة ٢٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي التزاما على الدولة التي تقع فيها حادثة (دولة الواقعة) بأن تتحرى عن ظروف الحادثة وفقا للإجراءات التي أوصت بها الأيكاو، إذا كان القانون يسمح بها. وحدد الملحق الثالث عشر القواعد والتوصيات الدولية التي يجب أن تنفذها الدول للوفاء بالتزاماتها في مجال التحقيق في الحوادث والوقائع وفيما يتصل بذلك من مهام.

٢-٣-٦-٢ ان الهدف الوحيد من التحقق هو منع وقوع الحوادث والوقائع، وليس القصد منه توقيع اللوم أو المسؤولية. وكل تحقيق يجري يجب أن يكون موضوعيا وغير متحيز، ويجب ادراكه على هذا النحو. وينبغي إجراؤه بطريقة تضمن صموده أمام التدخل السياسي وأي تدخل آخر. وهذا أمر لا يتحقق الا في ظل تشريع ملائم بخصوص التحقيق في الحوادث والوقائع ومن خلال الدعم والتعاون الفعال بين الدولة (ولا سيما دولة التصميم ودولة الانتاج ودولة السجل ودولة المشغل).

٢-٤ النهج المتوازن للمراقبة والاشراف

٢-٤-١ لكي تضطلع الدولة بمسؤوليتها، ينبغي لها أن تصدر تشريعا أساسيا للطيران يقضي بإعداد وإصدار مدونة لقواعد الطيران المدني ومقتضيات متوافقة مع أحكام ملاحق اتفاقية شيكاغو. وعند إعداد هذه المدونة، تستطيع الدولة أن تصدر الأحكام التي تنظم دورها في تنفيذ قواعد التشغيل، ويمكن أن يتراوح ذلك بين دور تنظيمي متشدد ودور سلبي.

٢-٤-٢ عند القيام بدور تنظيمي متشدد، تقوم الدولة يوميا بتوجيه ومراقبة صناعة الطيران المدني من خلال هيئة مسؤولة عن التقييم. وعندما يكون الدور سلبيا لا تدخل الدولة الا لرفع القضايا أو إجراء التحقيق في حالة وقوع حادثة أو واقعة أو انتهاك للقواعد.

٣-٤-٢ تعتمد الدولة التي تمارس دوراً سلبياً اعتماداً يكاد يكون كلياً على الكفاءة الفنية والتنظيمية لصناعة الطيران المدني والتزامها بالسلامة. وفي هذه الحالات تصبح هذه الصناعة هي المسؤولة عن تفسير القواعد وتنفيذها، وبذلك تتحول إلى صناعة تنظم نفسها بنفسها. وفي هذه الحالة لا تكون الدولة في وضع جيد يتيح لها تقييم مدى التزام صناعة الطيران المدني بالقواعد إلا من خلال معلومات حصلت عليها بالصدفة، أو في أثناء التحقيق في حادثة أو واقعة. وهذا الدور لا يمكن الدولة من استباق الأحداث وممارسة المسؤوليات الوقائية والتصحيحية المقررة في اتفاقية شيكاغو.

٤-٤-٢ أما إذا كانت الدولة متشددة إلى درجة الهيمنة الكاملة وإملاء رغباتها على سير العمليات، فإن الجو يتهيأ لتفويض مسؤولية صناعة الطيران المدني وكفايتها الذاتية لتسيير عملياتها بأمان. ويفضي هذا الوضع إلى تفويض معنويات موظفي صناعة الطيران المدني وإلى تدني مستويات السلامة، بل وقد يقتضي تكاليف باهظة تتحملها الدولة من جراء احتفاظها بالعدد الضخم من المسؤولين عن انفاذ القواعد واللازم للبقاء على هذا المستوى من السلامة.

٥-٤-٢ إن هاتين الحالتين المتطرفتين لا تتفقان في الواقع مع هدف التوزيع المتوازن للمسؤوليات بين الدولة ومجتمع الطيران، لأن الصالح العام يتحقق بصورة أفضل بنهج متوازن، تضطلع فيه الدولة ومجتمع الطيران بمسؤوليات جيدة التعريف للقيام بمهامها بأمان وكفاءة.

٦-٤-٢ ينبغي للدول أن تنظر بعناية في خدمة الصالح العام عند تحديد مختلف مهام مراقبة السلامة الجوية، وأن تضمن إقامة نظام سليم للمراقبة باستمرار. وينبغي أن تسيطر الدولة بفاعلية على مهام التفتيش لأن هذه المهام لا يمكن أن تفوض إلى طرف آخر إلا فإن العاملين في الطيران، ومؤسسات الصيانة، والطيران العام، والمشغلين التجاريين، ومقدمي خدمات الطيران، ومشغلي المطارات وغيرهم سينظمون أنفسهم بنفسهم دونما مراقبة فعالة من جانب مفتشي هيئة الطيران المدني.

٧-٤-٢ إن نظام مراقبة السلامة المتوازن هو نظام توزع فيه المسؤولية بين الدول ومجتمع الطيران من أجل الاضطلاع بأنشطة الطيران المدني بطريقة تتسم بالسلامة والانتظام والكفاءة. وينبغي النص على هذه العلاقة في تشريع الطيران الأساسي وقواعد ومتطلبات الطيران، وتنفيذها بوصفها إحدى سياسات هيئة الطيران المدني ومنهجياتها (سياسات إدارة السلامة). وتشمل صفات الجهاز الحكومي الفعال لمراقبة السلامة الجوية ما يلي:

(أ) نهج قوي وفعال لإدارة السلامة، يشمل إقرار نظم إدارة السلامة في المجالات الوظيفية وفي العمليات وفي تقييم الخدمات.

(ب) نهج منسق لإعداد ونشر وتنفيذ تشريع الطيران والشروط والإرشادات لصالح صناعة الطيران. وينبغي أن يشمل هذا النهج طرق تنفيذ مراقبة السلامة الجوية ومن بينها ما يلي:

— اتباع نهج رتيب للتدقيق يضمن مراعاة النظام بأسره حسب الاقتضاء، لا بعض عناصره أو أنشطته أو تخصصاته.

— اتباع استراتيجيات تقادي المخاطر حتى يتسنى استخدام الموارد استخداماً فعالاً.

— التنسيق مع الوكالات الأخرى في حالات التناوب والعلاقات البيئية، مثلما هي بين السلامة والأمن.

— تشجيع الصناعة على اتباع فلسفات متشابهة كجزء من نظام ادارة السلامة، تشمل مراعاة مبادئ العوامل البشرية والأداء البشري في كافة أنشطة الطيران. ويرد المزيد من المعلومات عن جهاز مراقبة السلامة الجوية في دليل مراقبة السلامة الجوية (Doc 9734)، الجزء (ب): انشاء وادارة جهاز اقليمي لمراقبة السلامة الجوية.

(ج) توزيع متوازن للمسؤولية بين الدولة وقطاع الطيران من أجل تحقيق سلامة الطيران المدني.

(د) المبرر الاقتصادي للموارد التي تخصصها الدولة.

(هـ) استمرار إشراف الدولة على أنشطة المشغلين ومقدمي الخدمات دون الحد بلا داع من قدرتهم على توجيه ومراقبة مؤسساتهم.

(و) اقامة علاقات متألّفة بين الدولة وقطاع الطيران المدني والحفاظ عليها، على أن تشمل الاتصالات والمشاورات بين هذين الطرفين مع الإبقاء على الدور الوظيفي المستقل لكل منهما. وينبغي أن تشمل الاتصالات نشر شروط منح الاجازات والشهادات والموافقات الأخرى، وتقديم الارشادات.

٢-٤-٨ صناعة الطيران هي المسؤولة عموماً عن المحافظة على سلامة وانتظام وكفاءة العمليات الجوية، وعن تدريب العاملين وعن انتاج وصيانة معدات الطائرات والطيران. وقد تتقاسم بعض الدول بعض المسؤوليات المتعلقة برصد قواعد السلامة الداخلية مع منظمات أخرى (مثل مقدمي خدمات الحركة الجوية، ومقدمي خدمات المطارات، والمشغلين ومؤسسات الصيانة المعتمدة وشركات الانتاج) التي أثبتت امكانية الاعتماد عليها في التصرف على نحو مسؤول. ولا يمكن الوصول الى نظام طيران مدني يتسم بالانتظام والكفاءة الا اذا كان كل عضو مكلف مستعداً لقبول ما يترتب على هذه السياسة، بما في ذلك تخصيص الموارد الضرورية لتنفيذها. ومن الأمور الحاسمة للثقة التي تمنحها هيئة الطيران المدني لحاملي شهادات الطيران المدني، وما يرتبط بها من حرية ومرونة، هو أن يقوم حائزو الشهادات بإقامة نظام ملائم لضمان الجودة يعرض على نظر وموافقة هيئة الطيران المدني.

٢-٤-٩ في البلدان التي تتولى حكومتها السلطة التنظيمية وتقديم خدمات الحركة الجوية وتشغيل المطارات وتشغيل الطائرات وتقوم بدور مؤسسة الانتاج أو مؤسسة الصيانة، فإن الوفاء بشروط اتفاقية شيكاغو سيتحقق هو والصالح العام بتقسيم السلطة والمسؤولية تقسيماً واضحاً بين وكالة التشغيل الحكومية وسلطة التنظيم الحكومية. كما ينبغي منح الموافقات والشهادات وتشغيل اجراءات المراقبة المستمرة كما لو كانت وكالة التشغيل هيئة غير حكومية.

٢-٥ التزام الدولة بسلامة الطيران

٢-٥-١ تعاونت الايكاو والدول المتعاقدة على مدى السنين على اصدار قواعد وتوصيات واجراءات موحدة تكفل تنفيذ المبادئ والترتيبات التي وافقت عليها الدول المؤسسة للايكاو لتطوير الطيران المدني الدولي بأمان وانتظام، ولإنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص، وتشغيلها على نحو سليم واقتصادي. وإذا جمعت الأسباب المشتركة والالتزام المشترك بين الايكاو والدول المتعاقدة تمكنت الايكاو والدول المتعاقدة من التصدي للمساءلة المشتركة والى التغلب الى حد كبير على التحديات. ولكن التحديات التي واجهت سلطات الطيران المدني في الدول ازدادت عددا وتعقيدا مع مرور الزمن، الأمر الذي اقتضى من الدول أن تزيد التزامها بسلامة الطيران بنفس المعدل.

٢-٥-٢ ثمة قوى كثيرة وراء الالتزام المتجدد والارادة السياسية من جانب الحكومات، وهي:

- (أ) زيادة مشاركة القطاعات غير التقليدية في الطيران المدني، الأمر الذي اقتضى مزيداً من الانتباه الى مسائل السلامة الجوية في اطار مبادرات سياسية أوسع.
- (ب) ازدياد العولمة في الطيران المدني، بدليل الملكيات متعددة الجنسيات والتحالفات لشركات الطيران، وكذلك في ترتيبات التسويق المشتركة، وانتهاج قواعد فنية واقتصادية متعددة الجنسيات، علاوة على التفاعل المتزايد بين عمليات الطائرات المدنية الدولية والداخلية.
- (ج) ازدياد الطلب على الرحلات الجوية وبالتالي على البنية الأساسية والخدمات التي يسفر عنها الطلب. وأصبح نمو الطيران المدني يتجاوز سعة بعض المطارات والمجالات الجوية، الأمر الذي دفع بالسلطات الى اعادة النظر في المفاهيم والاجراءات والتجهيزات. وهذا يثير تحديات في تقديم المزيد من السعة دون تقويض مستويات السلامة، بل ومع تحسينها أيضاً.
- (د) هناك ضغوط اجتماعية واقتصادية وسياسية وبيئية متزايدة ومكثفة، وضغوط أخرى على سياسة الطيران المدني ولا سيما على المستويين الوطني والاقليمي. وقد تنشأ هذه الضغوط من الانتقال السريع الى نظم اجتماعية واقتصادية جديدة تسفر عن تأثيرات عالمية (مثل ازدياد توقعات المجتمع لمستويات سلامة أعلى). وقد تسفر هذه الضغوط أيضاً عن تضارب مثلما يحدث بين التزامات السلامة والتزامات البيئة. وعند استيفاء الالتزامات البيئية ينبغي ألا نقوض التزامات السلامة.
- (هـ) مازال الطيران المدني يعد في كثير من الدول خدمة أساسية للجمهور تسهم بقوة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية، وتقدم في بعض المجالات الخدمة لنقاط ما كان لها أن تحصل على هذه الخدمة لولا الطيران المدني.

٢-٥-٣ والواقع أن الاستجابة لهذه الضغوط ومدى تعقد وتكلفة نظم الطيران كلها أمور تفرض صعوبات مالية كبيرة على هيئات الطيران المدني في أنحاء العالم. ولهذه الصعوبات ثقل كبير على بلوغ الأهداف الأساسية لاتفاقية شيكاغو إذ لوحظ أنها تشكل السبب الجذري لعدم تنفيذ الحد الأدنى من القواعد الدولية.

٢-٥-٤ توضح المعلومات المتاحة للايكوا أن عددا كبيرا من الدول المتعاقدة قد صادف صعوبات كبيرة في تنفيذ مهام مراقبة السلامة الجوية. وأسباب عجزها عن الاضطلاع بفاعلية بعمل يشكل احدى ركائز اتفاقية شيكاغو، فهي عديدة ومتفاوتة. ومع ذلك فما زال الالتزام يقع على كل دولة، كما أن ايجاد حل ناجح للصعوبات يتطلب التزاماً متيناً وشفافاً من جانب الحكومات. وينبغي أن تزود سلطات الدولة المسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية بالموارد اللازمة، البشرية والمالية، لكي تستطيع القيام بواجبات مراقبة السلامة الجوية بكفاءة نيابة عن الدولة. وبدون هذا الالتزام من جانب الدولة فإن الجهود المبذولة لحل الصعوبات سوف تظل مجرد جهود بلا تأثير ايجابي ملحوظ.

الفصل الثالث

العناصر الأساسية لجهاز مراقبة السلامة الجوية

٣-١ الاعتبارات العامة

٣-١-١ عندما تبذل الدول المتعاقدة لدى الايكاو جهودها لانشاء وتنفيذ جهاز فعال لمراقبة السلامة الجوية، لا بد من أن تضع في اعتبارها العناصر الحرجة (ع ح) لمراقبة السلامة الجوية. وهذه العناصر الحرجة هي أساسا أدوات الدفاع في جهاز مراقبة السلامة الجوية، وهي مطلوبة للتنفيذ الفعال لسياسات السلامة والاجراءات المرتبطة بها. وينبغي للدول أن تنفذ هذه العناصر الحرجة بطريقة تتقاسم فيها المسؤولية بين الدولة ومجتمع الطيران. وتشمل هذه العناصر الحرجة جميع أنشطة الطيران المدني، بما في ذلك المطارات، ومراقبة الحركة الجوية، والاتصالات، واجازة العاملين، وصلاحية الطائرات للطيران، والتحقيق في الحوادث والوقائع، ونقل البضائع الخطرة بطريق الجو. ويدل مدى التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة على مدى قدرة الدولة على مراقبة السلامة الجوية.

٣-١-٢ حددت الايكاو وعرفت العناصر الحرجة التالية لجهاز مراقبة السلامة الجوية:

ع ح-١ **التشريع الأساسي للطيران:** سن قانون شامل وفعال للطيران يتوافق مع بيئة الطيران ومدى تعقيدها في الدولة، ويمتثل لشروط اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ع ح-٢ **القواعد التشغيلية المحددة:** اصدار لوائح ملائمة تنص على الأقل على الشروط الوطنية المأخوذة من التشريع الأساسي للطيران، وتحدد الاجراءات التشغيلية القياسية والمعدات والبنية الأساسية (بما في ذلك اجراءات ادارة السلامة والتدريب)، ومطابقة للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ملاحظة — يستخدم المصطلح "لوائح" بطريقة عامة للدلالة على التعليمات والقواعد والمنشورات والتوجيهات ومجموعات القوانين والسياسات والأوامر وما الى ذلك.

ع ح-٣ **الجهاز الحكومي للطيران المدني ومراقبة السلامة الجوية:** انشاء هيئة طيران مدني و/أو سلطات أو وكالات حكومية أخرى يرأسها مسؤول تنفيذي، ودعمها بالموظفين الفنيين وغير الفنيين على النحو الملائم والوافي، وتزويدها بالموارد المالية الوافية. ويجب أن تكون لهذه السلطة الحكومية مهام تنظيمية معلنة وأهداف وسياسات للسلامة الجوية.

ملاحظة — يستخدم المصطلح "الجهاز الحكومي للطيران المدني" بطريقة عامة للدلالة على جميع السلطات المسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية والتي تنشئها الدول بوصفها هيئات مستقلة، وهي تشمل مثلاً: هيئة الطيران المدني، وسلطات خدمة الحركة الجوية، وسلطة التحقيق في الحوادث، وسلطة الأرصاد الجوية، وما الى ذلك.

ع-٤ **تأهيل وتدريب الموظفين الفنيين:** وضع حد أدنى من الشروط للدراية والخبرة اللتين يجب أن يتمتع بهما الموظفون الفنيون المكلفون بمهام السلامة الجوية، وتقديم التدريب المناسب لهم للمحافظة على اختصاصاتهم وتحسينها الى المستوى المستصوب. وينبغي أن يشمل هذا التدريب كلاً من التدريب الأساسي والتدريب المتكرر (الدوري).

ع-٥ **الارشادات الفنية والأدوات وتقديم المعلومات الحرجة عن السلامة الجوية:** تقديم الارشادات الفنية (وشرح العمليات والاجراءات)، والأدوات (بما فيها التجهيزات والمعدات)، والمعلومات الحرجة عن السلامة الجوية، حسب الاقتضاء، الى الموظفين الفنيين لتمكينهم من أداء مهام مراقبة السلامة الجوية طبقاً للشروط المقررة وبطريقة موحدة قياسياً. وهذا النشاط يشمل قيام هيئة مراقبة السلامة الجوية بتزويد صناعة الطيران بالارشادات الفنية اللازمة لتنفيذ القواعد والتعليمات السارية.

ع-٦ **التزامات منح الاجازة أو الترخيص أو الاذن أو الموافقة:** تنفيذ عمليات واجراءات من شأنها أن تضمن أن العاملين في نشاط الطيران من موظفين ومنظمات قد استوفوا الشروط المقررة قبل السماح لهم بممارسة امتيازات الاجازة أو الترخيص أو الاذن أو الموافقة بخصوص ممارسة أعمال الطيران.

ع-٧ **التزامات الاشراف المستمر:** تنفيذ الاجراءات اللازمة - مثل التفتيش والتدقيق - بما يضمن منذ البداية أن حاملي اجازة الطيران أو الشهادة أو الاذن أو الموافقة يستوفون باستمرار الشروط المقررة ويعملون على مستوى الاختصاص والسلامة الذي قرره الدولة للاضطلاع بأنشطة الطيران التي حصلوا من أجلها على الاجازة أو الشهادة أو الاذن أو الموافقة. وتشمل هذه الالتزامات الاشراف المستمر على الموظفين المكلفين بمهام مراقبة السلامة الجوية بالنيابة عن هيئة الطيران المدني.

ع-٨ **تبديد مخاوف السلامة:** تنفيذ العمليات والاجراءات اللازمة لسد الثغرات المحددة التي تؤثر على السلامة الجوية والتي قد تكون متصلة في نظام الطيران واكتشفها الهيئة التنظيمية أو أي هيئة أخرى مختصة.

ملاحظة — يشمل هذا العمل القدرة على تحليل ثغرات السلامة، وتقديم التوصيات، ودعم الحلول اللازمة لسد الثغرات المكتشفة، والالتزام بالأوامر حسب الاقتضاء.

٢-٣ التشريع الأساسي للطيران (ع-١)

١-٢-٣ لا تقضي اتفاقية الطيران المدني الدولي تحديداً بقيام الدولة باصدار "التشريع الأساسي للطيران" بوصفه اطاراً وطنياً يسمى عادة "مدونة قواعد الطيران المدني" أو "قانون الطيران المدني"، ويقضي بإنشاء هيئة وطنية للطيران المدني. ومع ذلك فان الاتفاقية أشارت في معظم موادها الى القوانين والقواعد التي وضعتها الدولة لدخول الطائرات المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية الى اقليمها أو خروجها منه. وأشارت الاتفاقية أيضاً الى قواعد الدولة المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات

وملاحظتها مادامت في داخل اقليمها، والى تسجيل الطائرات في الدولة وكذلك طيران الطائرات وتحركاتها، بما في ذلك اصدار شهادات الصلاحية للطيران واجازات العاملين. وتقضي الاتفاقية أيضا بأن "تتعهد كل دولة بأن تظل قواعدها الخاصة في هذا الصدد مطابقة، الى أقصى حد ممكن، للأنظمة التي قد تقرر من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية" (المادة ١٢).

٣-٢-٣ يمكن القول ان المواد سابقة الذكر أشارت الى قواعد طيران محددة (التشريع الفرعي) تنفذ على نحو مرض دون الحاجة الى سن تشريع طيران على المستوى الوطني، ولكن المادة ١٢ لم تكف بمطالبة الدولة بأن تنفذ في قواعدها التشغيلية بجميع القواعد الواردة في ملاحق اتفاقية شيكاغو، بل امتدت الى الزام صريح للدول: "أن تتعهد كل دولة متعاقدة بتقديم جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة السارية للمحاكمة".

٣-٢-٣ ان الانضمام الى اتفاقية شيكاغو يقتضي من الدولة أن تفي بدون استثناء بمتطلبات مواد اتفاقية شيكاغو ونصوص ملاحقها. وتنفيذ مواد الاتفاقية الست والتسعين وآلاف النصوص الواردة في ملاحقها تقتضي من الدولة أن تسن قوانينها وقواعدها الخاصة بالطيران على أساس تشريع وطني متين يتساوى في أهميته مع كل القوانين الوطنية الأخرى التي سنتها الدولة ذات السيادة. فمثلا، لكي تتسنى مقاضاة شخص لمخالفته قاعدة معينة من قواعد الطيران المدني، من الضروري أن تسن الدولة تشريعا ينص على توقيع الجزاء على مخالفة قواعد الطيران المدني وأن يكون الجزاء وفقا للقانون الجنائي الوطني أو لقانون جنائي آخر. وبناء على ذلك فان كل مواد الاتفاقية التي أشارت الى قوانين وقواعد الطيران في الدولة قضت بسن تشريع أساسي للطيران ليوفر الأساس القانوني لإنشاء هيئة الطيران المدني المسؤولة عن جميع أنشطة الطيران في داخل الدولة.

٣-٢-٤ ينبغي أن يتضمن تشريع الطيران الأساسي أحكاما تمكن الدولة من الاشراف الفعال على أنشطة الطيران المدني وتنظيمه من خلال هيئة الطيران المدني، وخاصة فيما يتعلق بما يلي:

- (أ) مؤهلات واختصاص موظفي الطيران، وذلك باتباع نظام لاجازة العاملين (لاصدار الاجازات وشهادات الاختصاص واعتمادها وتجديدها وتعليقها وابطالها أو الغائها حسب الاقتضاء)،
- (ب) تشغيل الطائرات وأداء مهام الدعم، بما في ذلك انشاء هيئة للتفتيش، والتسجيل، واصدار الاجازات والشهادات والأذون والموافقات واعتمادها وتجديدها وتعليقها والغائها أو ابطالها حسب الاقتضاء. وتشمل مهام الدعم ما يلي:
- التفتيش على صلاحية الطائرات وهندسة الجدارة الجوية حسب الاقتضاء، واصدار أوامر الجدارة الجوية، واعتماد التصميم ومؤسسات الانتاج والصيانة).
 - خدمات الحركة الجوية وما يتصل بها من أعمال مثل تقديم الخرائط وتجهيزات الاتصالات والملاحة.
 - تطوير المطارات وترخيصها وتشغيلها.
 - تقديم خدمات الأرصاد الجوية والبحث والانتقاد.
 - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، ويمكن اسناده الى هيئة مستقلة.

٣-٢-٥ ان التشريع الأساسي للطيران هو مفتاح المراقبة الفعالة للسلامة في الدولة. ويجب أن يكون انشاء هيئة الطيران المدني و امدادها و امداد مديرها بالسلطة و الصلاحيات أمرا مبنيا على أساس متين، أي على وثيقة قانونية صادرة عن أعلى مستوى تشريعي ممكن في الدولة. ينبغي أن ينص هذا التشريع على التحقيق باستقلالية في الحوادث والوقائع ضمنا لحياذ التحقيق وموضوعيته بما يفرضي الى سد ثغرات النظام، لا في داخل قطاع الطيران وحده، بل وفي داخل هيئة الطيران المدني أيضا.

٣-٢-٦ عندما ترى الدولة ضرورة فصل مهام تقديم الخدمات و اسنادها الى هيئات تجارية أنشأتها خارج هيئة الطيران المدني مثل وكالة خدمات الحركة الجوية أو سلطة المطار، يجب النص على هذا الانشاء في التشريع الأساسي. ويجب تعريف المسؤوليات تعريفا واضحا وتقسيمها بين المهام التنظيمية وأعمال تقديم الخدمات. ويجب أن تظل مسؤوليات المراقبة والسلامة في يد الدولة.

٣-٣ القواعد التشغيلية المحددة (ع ح-٢)

ملاحظة — يستخدم المصطلح "قواعد" في هذا الدليل بمعناه العام الذي يشمل ما قد تعتبره الدولة تعليمات وقواعد ومراسيم وتوجيهات ومجموعات القوانين وشروط السياسات والأوامر ... الخ. وفيما يتعلق بالمركز المحدد لأي من القواعد المطبقة في الدولة، والجزاء المفروض في حالة عدم امتثال هذه القواعد، فهذه أمور تخضع لتقدير كل دولة مع مراعاة مسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو.

٣-٣-١ الشروط العامة

٣-٣-١-١ ينبغي أن تكون قوانين وقواعد الدولة متوافقة مع ملاحق اتفاقية شيكاغو. وقد وضعت أحكام الملاحق لتوفر الحد الأدنى من الشروط التي يجب أن تلبها جميع الدول المتعاقدة بغض النظر عن حجم ومدى تعقد أنشطتها في مجال الطيران المدني. ومن ثم فإن كل دولة مسؤولة عن اعداد اللوائح والقواعد المعادلة والتي تتضمن تفاصيل كافية لضمان أن الامتثال على نحو مرض سيفرضي الى مستوى السلامة المنشود. وتشمل هذه المسؤولية وضع اجراءات لتعديل القواعد كلما اقتضى الأمر ذلك.

٣-٣-١-٢ ان ملاحق اتفاقية شيكاغو تضمنت الشروط الدولية لعمليات الطيران المدني لتحقيق التوحيد وتسهيل ادراج هذه الشروط في القواعد الوطنية. وقوانين وقواعد الدولة هي التي تنظم اجازة العاملين وترخيص مؤسسات الطيران المدني. وعند تصريف هذه المسؤولية يجب أن تلتزم الدولة بالتعاون على تحقيق أعلى درجة ممكنة من التوحيد في القواعد والتوصيات والاجراءات على النحو المنصوص عليه في المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو.

٣-٣-١-٣ تعرض الملاحق المواصفات الدولية العامة التي وافقت عليها الدول المتعاقدة للاجازة والترخيص حسب الاقتضاء. ومهما كانت هذه المواصفات كثيرة التفاصيل فانها لن تشمل بالضرورة جميع المخاطر وجميع الظروف. وقد لا تنص بالتفصيل على أعمال الاجازة والترخيص والاشراف والمراقبة اليومية. ولذلك تركت في بعض أجزاء الملاحق للدول حرية تحديد التفاصيل الاضافية التي يجب أن تدرجها في قوانينها وأنظمتها حتى تمتثل للشروط الواردة في الملاحق. وقد تحتاج الدولة الى تقرير مدى ضرورة تجاوز الحد الأدنى للشروط الدولية. وينبغي في هذه الحالة أن تنظر الدولة في تحديد الاجراءات المناسبة وأن تتوقع من مشغل الطائرات أو مقدم الخدمات القيام بدور كبير من منطلق مفهوم "مسؤولية

المشغل أو مقدم الخدمات". ولذلك لا مناص من قيام الدول بتنفيذ هذه أحكام الملاحق بطرق متفاوتة، على ألا تختلف الغاية عموماً. وبالتالي ستختلف النظم التشريعية بطبيعة الحال، ولذلك فإن تعديل القواعد والأوامر الراهنة في بعض الدول سيكون أسرع مما هو في دول أخرى. ولما كان المتوقع استعراض القواعد وتعديلها حسب الاقتضاء فإن من الأنسب بالتأكيد للدولة أن تضع الإجراءات التي تتيح لها تنفيذ التعديلات بسهولة وسرعة على التفاصيل الفنية الواردة في التشريع.

٣-٣-١-٤ يجب أن تصدر قوانين الدولة وقواعدها بعبارة قانونية مصطلح عليها. ومع ذلك يجب اعداد نصوصها بطريقة تسهل على هيئة الاجازة والترخيص والموافقة تنفيذ الأنشطة اليومية، وتسهل أيضاً على الجمهور تنفيذها لأنه يود الاطلاع على شروط اجازة معينة أو رخصة معينة أو أي موافقة أخرى مقررّة. وينبغي في جميع الأحوال أن تكون قواعد الدولة مطابقة على الأقل للقواعد الدولية الواردة في ملاحق اتفاقية شيكاغو ذات الصلة، وأن تشمل على الأقل شروط اصدار أو اعتماد الاجازات والأهليات والشهادات والموافقات حسب الاقتضاء.

٣-٣-٢ تكييف أو اعتماد القواعد

المستمدة من الدول الأخرى

تتمتع دائماً الدولة المتعاقدة بإمكانية تبني قواعد الدول المتعاقدة الأخرى لاستكمال قواعدها هي. وإن كانت هناك بعض المزايا التي تعود عليها من اقرار قواعد دولة أخرى، مثل تعزيز تبادل الطواقم والطائرات، فينبغي ألا يتم هذا الاقرار الا بعد التأكد من أن هذه القواعد قد جددت لتشمل جميع القواعد القياسية الصادرة عن الايكاو. وينبغي النظر أيضاً في مدى تعقيد بيئة الطيران في تلك الدولة الأخرى. وينبغي للدولة ذات بيئة الطيران المحدودة أن تتوخى الحرص حتى لا تنقل على مجتمع الطيران وموظفي التقييم بقواعد مفرطة التشدد. والخيار الأفضل هو الأخذ بالقواعد التي تلبى حاجة قطاع الطيران دون أن تتعارض في الوقت ذاته مع قواعد الدول الأخرى.

٣-٣-٣ الاختلافات بين القواعد الوطنية

والقواعد الدولية الواردة في ملاحق الايكاو

٣-٣-٣-١ تنص المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو على أنه إذا تعذر على أن تلتزم التزاماً تاماً بأي من هذه القواعد الدولية، أو تعذر عليها جعل قواعدها أو اجراءاتها متوافقة تماماً مع أي قاعدة دولية بصيغتها المعدلة، أو رأت من الضروري اعتماد قواعد أو اجراءات مختلفة عن قواعد الايكاو، وجب عليها أن تبادر فوراً الى ابلاغ الايكاو بالاختلافات القائمة بين ممارساتها والممارسات المقررة في القواعد الدولية. وفي هذه الحالة يبلغ المجلس فوراً جميع الدول الأخرى بالاختلاف القائم بين عنصر أو أكثر من عناصر القاعدة الدولية المعنية وبين ما يقابلها من ممارسات وطنية في تلك الدولة.

٣-٣-٣-٢ جدير بالملاحظة أن الابلاغ بالاختلافات عن القواعد الدولية لا يعني أن تمنع الدولة في ممارساتها وكأن شيئاً لم يكن. فقد أوضحت مواد عديدة من اتفاقية شيكاغو أنه إذا كانت القواعد التي أقرتها الدولة لنفسها أقل من الحد الذي تتطلبه القواعد الدولية، فإن المطارات والطائرات ومقدمي الخدمات المرخصين والعاملين المجازين في هذه الدولة يمنعون من المشاركة في الملاحة الجوية الدولية ما لم تسمح بذلك الدولة أو الدول التي سيدخلون اقليمها. وتقع مسؤولية الحصول

على هذا الاذن على الأفراد أو مؤسسة الطيران المدني الذين حصلوا على الترخيص، حتى وان طلبت الدولة أيضا اذنا مفتوحا بالنيابة عن حاملي اجازاتها أو شهاداتها.

٣-٣-٤ تسجيل الطائرات وصلاحيه الطيران

٣-٣-٤-١ ينبغي أن تكون قواعد تسجيل الطائرات متوافقة على الأقل مع القواعد الدولية الواردة في الملحق السابع: جنسية الطائرات وعلامات تسجيلها. ولكي تصبح الطائرات صالحة للتشغيل في العمليات الدولية، يجب على دولة السجل أن تشترط أن تكون شهادات صلاحية تلك الطائرات للطيران قد صدرت وفقا لمودنة قواعد تفصيلية وشاملة تخص طراز الطائرة المعنية. وقد نصت اتفاقية شيكاغو على أن كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة تشغل في الملاحة الجوية الدولية يجب أن تحمل على متنها شهادة التسجيل وشهادة صلاحيتها للطيران (المادة ٢٩). ونصت أيضا على أن تقوم دولة السجل باصدار أو اعتماد شهادة الصلاحية للطيران لكل طائرة (المادة ٣١). وبينت الاتفاقية أيضا أن تعترف الدول المتعاقدة بصحة شهادات صلاحية الطيران الصادرة أو المعتمدة من دولة السجل بشرط أن تكون شروط الاصدار أو الاعتماد معادلة للحد الأدنى للقواعد الدولية الصادرة عن الايكاو أو أعلى منها (المادة ٣٣).

٣-٣-٤-٢ يتضمن الملحق الثامن: صلاحية الطائرات للطيران، قواعد دولية دنيا لصلاحية الطائرات. لكن المواصفات الفنية الواردة في الملحق الثامن لا تشمل سوى قواعد عمومية لتطبيقها سلطات الدولة المختصة، وعرفت هذه القواعد الدولية الأساس الدولي الكامل لتعترف الدول بشهادات الصلاحية للطيران للطائرات التابعة لدول أخرى لدخول أقاليمها أو الطيران فوقها. ومن ثم، فمن الضروري أن تضع كل دولة قواعد ولوائحها لصلاحية الطائرات للطيران وفقا لأحكام الملحق الثامن، أو أن تعتمد لنفسها وتنفذ ما يلائمها من قواعد لصلاحية الطيران صادرة عن دولة متعاقدة أخرى.

٣-٣-٤-٣ عند وضع قواعد ولوائح صلاحية الطائرات للطيران يجب أن يوضع في الاعتبار أن دولة السجل هي المسؤولة أولا وأخيرا عن التأكد من أن كل طائرة مقيدة في سجلها تطابق تصميم طرازها الأولي. ودولة السجل هي المسؤولة أيضا عن التأكد من أن كل طائرة مقيدة في سجلها تصلح للطيران طوال عمرها الافتراضي. وان كانت الأساليب التي تتبعها دولة السجل في الاضطلاع بمسؤوليات الصلاحية للطيران قد تختلف وقد تتطوي في بعض الحالات على تفويض هذه المهام الى هيئات معتمدة أو الى دول أخرى، فان هذه الترتيبات لا تعفي دولة السجل من مسؤولياتها العامة.

٣-٣-٤-٤ ان دولة المشغل هي أيضا، عندما تكون دولة أخرى غير دولة السجل، تتحمل مسؤولية التحقق من اتخاذ المشغل لكل الاجراءات اللازمة لاستمرار صلاحية طائرته للطيران. وعندما تعقد الدولة اتفاقا بموجب المادة رقم ٨٣ مكرر لنقل بعض المهام فيما بين دولة السجل أو دولة المشغل، يجب أن يحدد الاتفاق بوضوح توزيع واجبات ومهام مراقبة السلامة بين هاتين الدولتين.

٣-٣-٥ ترخيص ومراقبة المشغل الجوي

٣-٣-٥-١ فيما يتعلق بترخيص ومراقبة المشغل الجوي، ينبغي أن تشكل قواعد ولوائح الدولة اطارا للمراقبة الايجابية والارشاد، وأن تسمح للمشغل بالمرونة اللازمة لوضع التعليمات التي ترشد موظفيه بشأن التفاصيل الحيوية لتشغيل الطائرات. وهذا يتفق مع مبدأ "مسؤولية المشغل"، ويساعد على اعداد أفضل معايير والتقنيات الملائمة للظروف والحالات

الخاصة. ويجب التسليم بأن نطاق القواعد واللوائح يجب أن يكون واسعاً، لكن النص على كل التفاصيل التشغيلية التي تعقل يصبح محاولة غير مجدية وغير مستصوبة.

٣-٣-٥-٢ يجب أن تنص قواعد ولوائح الدول على مطالبة المشغل بتزويد هيئة الطيران المدني بتعليماته واجراءاته التشغيلية التفصيلية التي تنظم تشغيل العمليات، وذلك قبل ترخيصه. ووفقاً للملحق السادس: تشغيل الطائرات، الجزء الأول: النقل الجوي التجاري - الطائرات والجزء الثالث: العمليات الدولية - الهليكوبتر، يتعين على المشغل أن يقدم تعليماته واجراءاته التشغيلية في شكل دليل للعمليات ودليل لمراقبة الصيانة يتضمنان على الأقل المواد المنصوص عليها في الجزعين الأول والثالث من الملحق السادس وأي مواد أخرى قد تقتضيها هيئة الطيران المدني.

٣-٣-٦ تقديم الخدمات الى صناعة الطيران

٣-٣-٦-١ تتعهد كل دولة باتخاذ تدابير تضمن بها أن كل طائرة تطير فوق اقليمها أو تتاور فيه تمتثل للقواعد واللوائح المتعلقة بالطيران والمناورة فيه. وهذا يقتضي من الدولة أن تقدم في اقليمها المطارات والخدمات اللاسلكية وخدمات البحث والانقاذ، وخدمات الأرصاد الجوية، وغيرها من خدمات الملاحة الجوية اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية الدولية.

٣-٣-٦-٢ انجازاً لما سبق تقضي الضرورة باصدار وتطبيق نظم اجراءات الاتصالات والشفرات والعلامات والاشارات والأنوار وغير ذلك من الممارسات والقواعد التشغيلية، بالإضافة الى التعاون على اتخاذ التدابير الدولية لضمان اصدار خرائط الطيران، حسب الاقتضاء.

٣-٣-٦-٣ حددت الملاحق التالية القواعد والتوصيات الدولية التي صدرت من أن الى آخر بشأن الأمور المذكورة أعلاه:

الملحق الثاني	—	قواعد الجو
الملحق الثالث	—	خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية
الملحق الرابع	—	خرائط الطيران
الملحق العاشر	—	اتصالات الطيران
الملحق الحادي عشر	—	خدمات الحركة الجوية
الملحق الثاني عشر	—	البحث والانقاذ
الملحق الرابع عشر	—	المطارات
الملحق الخامس عشر	—	خدمات معلومات الطيران

٣-٣-٦-٤ هناك جانب آخر مهم في الاطار الدولي، ألا وهو شرط قيام الدولة بانشاء وتقديم خدمات الحركة الجوية في أقاليم معلومات الطيران، والمناطق المراقبة أو النطاقات المراقبة فوق اقليمها، ومسؤولية الدولة عن كل ذلك. وضماناً لبلوغ مستوى ملائم من خدمات الحركة الجوية والاتصالات والملاحة والاستطلاع، بالإضافة الى الاجراءات المنطبقة على المجال الجوي أو المطار المعني، يشترط على السلطة المختصة بخدمات الحركة الجوية أن تنفذ برامج رسمية ومنهجية

لإدارة شؤون السلامة الجوية في الخدمات التي تدخل في نطاق اختصاصها القانوني. وينبغي أن تكون هذه البرامج مقررّة حسب الاقتضاء بموجب اتفاقات اقليمية للملاحة الجوية.

٣-٦-٥-٣ ان التنظيم الهيكلي اللازم لوفاء الدول بالتزاماتها المنصوص عليها في الملاحق المذكورة أعلاه قد يتفاوت من دولة الى أخرى حسب تفاوت حجم ونطاق أنشطة الطيران المدني. ويجوز أن تقدم هيئة الطيران المدني هذه الخدمات بنفسها أو أن تسندھا بالتعاقد الى شركة حكومية أو شركة من القطاع الخاص. لكن المهم أن يكون القانون قد عرّف بوضوح هذا التعاقد حتى لا تخرج سلطة مراقبة السلامة عن يد هيئة الطيران المدني.

٣-٣-٧ الاعفاءات والاستثناءات

٣-٧-١-٣ ان الامتثال للشروط ليس بالأمر الاختياري. وقد تنشأ أحيانا حالات - ولاسيما في مجال البنية الأساسية للمطارات - تحدث فيها مشاكل جغرافية أو مادية مستعصية. ولذلك يجب اقامة آليات تنظيمية قوية وموثقة حسب الاقتضاء، وما لم يكن هناك تضارب مع ملاحق الايكاو وأهداف قواعدها وتوصياتها الدولية أو مع ممارسات السلامة المتعارف علي جودتها، يجوز حسم الاختلاف أو الثغرة بفرض حدود مقيدة أو تدابير وضوابط تعويضية. لكن المهم ألا تعتبر الاعفاءات والاستثناءات وسيلة لنقادي أي شرط غير منشود أو لاعتبار امتثال ذلك الشرط أمرا اختياريًا. ويجب النظر الى هذه الآليات على أنها الاستثناء لا القاعدة. ويجب ألا يغيب عن البال أن منح هذه الاعفاءات قد يؤثر على الاختلافات التي تبلغها الدول ومن ثم قد يقتضي الأمر قيام الدول بتغيير بلاغاتها.

٣-٧-٢-٣ ينبغي ألا يسمح بالاستثناءات الا على أساس سبب منطقي متين. ومن هنا ينبغي وضع تقنيات لتحليل المخاطر واجراء دراسات الطيران على المستوى الملثم كجزء من نظام ادارة السلامة. وفي هذه الحالات الاستثنائية يظل المشغل أو مقدم الخدمات هو المسؤول عن تبرير وسائل الامتثال البديلة كليا أو نوعيا قبل أن يلتمس موافقة هيئة التنظيم. ويجب توثيق الحالة توثيقا تاما ونشر النتائج على الملأ، وليكن ذلك مثلا بالنشر في دليل الطيران، وفي وثائق ضمان السلامة - مثل دليل المطار - التي في حوزة الهيئة التنظيمية أو المشغل أو مقدم الخدمات. ويجب على المشغل أو مقدم الخدمات أن يستعرض بصفة منتظمة جميع الاستثناءات وليكن هدفه من ذلك الغاء الحاجة الى كل استثناء حسب الامكان، والتحقق من اعتمادية ومثانة التدابير القائمة للتخفيف من حدة الاحتياج. ويجب على الهيئة التنظيمية هي أيضا أن تجري تقييما قبل منح الاستثناء أو الاعفاء لتبين ما اذا كانت الاعفاءات أو الاستثناءات ستؤدي الى اختلافات عن القواعد والتوصيات الدولية، وابلغ هذه الاختلافات - ان وجدت - من جانب الدولة.

٣-٤-٤ الجهاز الحكومي للطيران المدني ومراقبة السلامة الجوية (ع ح-٣)

٣-٤-١ انشاء جهاز حكومي للطيران المدني

٣-٤-١-١ لكي تضطلع الدولة بالتزاماتها على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو، يتعين انشاء جهاز للطيران المدني مرتب ترتيبا ملائما ويتمتع بالسلطات الملثمة على أساس التشريع الوطني وينظم هيكله ليفي بفاعلية بالمهام المتوقع أن يؤديها. ويجب في الواقع أن تتولى الحكومة انشاء منظمة ملائمة وعملية وتوظف فيها العاملين الفنيين والاداريين

المؤهلين اللازمين لتنفيذ المهام المتنوعة لهيئة الطيران المدني الوطنية. ونظرا لاختلاف أنشطة الطيران واختلاف متطلبات الدول، فكذلك تختلف مؤسسات الطيران المدني، ولذا فليس من المعقول أو العملي اقتراح نموذج واحد مناسب لكل الحالات لتسترشد به الدول. وقد ترى بعض الدول الكبيرة أن الضرورة والكفاءة تقضيان بإنشاء مكاتب اقليمية أيضا بالإضافة الى المقر الرئيسي للهيئة. وفي هذه الحالات ينبغي وضع اجراءات تضمن الادارة الفعالة والاتصال الفعال مع المكتب الرئيسي، والاطلاع على المكتبة والوثائق المشتركة، والمحافظة على التوحيد القياسي مع مراعاة الاختلافات الاقليمية. والجدير بالملاحظة أن نطاق سلطة ومسؤولية جهاز الطيران المدني لا ينبغي أن يختلف على نحو كبير من دولة الى دولة أخرى، ومهما كان حجم هيئة الطيران المدني، ينبغي لها أن تكفل دائما تشغيل جهاز مراقبة ومتابعة ملائم.

٣-٤-١-٢ عند البت في الهيكل التنظيمي المطلوب، ينبغي للدولة أن تجري تقييما للشروط التي ستطبقها وفقا لمختلف ملاحق الايكاو والارشادات ذات الصلة، مع اقامة الاعتبار لحجم ومدى تعقد صناعة الطيران في الدولة. وقد يكون من اللازم في دول كثيرة - إن لم يكن في معظمها - انشاء قسم في داخل هيئة الطيران المدني لتنظيم "السلامة الجوية" لتنفيذ مسؤوليات الهيئة عن سلامة النقل الجوي التجاري سواء الداخلي أو الدولي تنفيذًا ملائمًا.

٣-٤-١-٣ يتضمن الشكل ٣-١-٣ مثالاً على الهيكل التنظيمي للجهاز الحكومي للطيران المدني. والمعروف ان الجهاز الحكومي للطيران المدني يتضمن أقساماً أكثر أو أقل من الأقسام الواردة في ذلك المثال، لأن التقسيم يراعي حجم ومدى تعقيد تشغيل الطائرات المدنية في الدولة. أي أن الخريطة البيانية وضعت لتوفر اطارا لأهم مهام هذا الجهاز. ولكنها لا تمثل التنظيم "المثالي" لأن التنظيم المثالي هو التنظيم الذي بني لبلوغ أهداف الجهاز الحكومي للطيران المدني وبيئته بفاعلية وكفاءة.

٣-٤-١-٤ عندما يكون حجم ومدى تعقد صناعة الطيران ضئيلين نسبياً يجوز للدولة الوفاء بمسؤولياتها بطريقة اقتصادية من خلال عقد ترتيبات التفتيش التعاونية مع الدول المجاورة، أو عقد ترتيبات اقليمية.

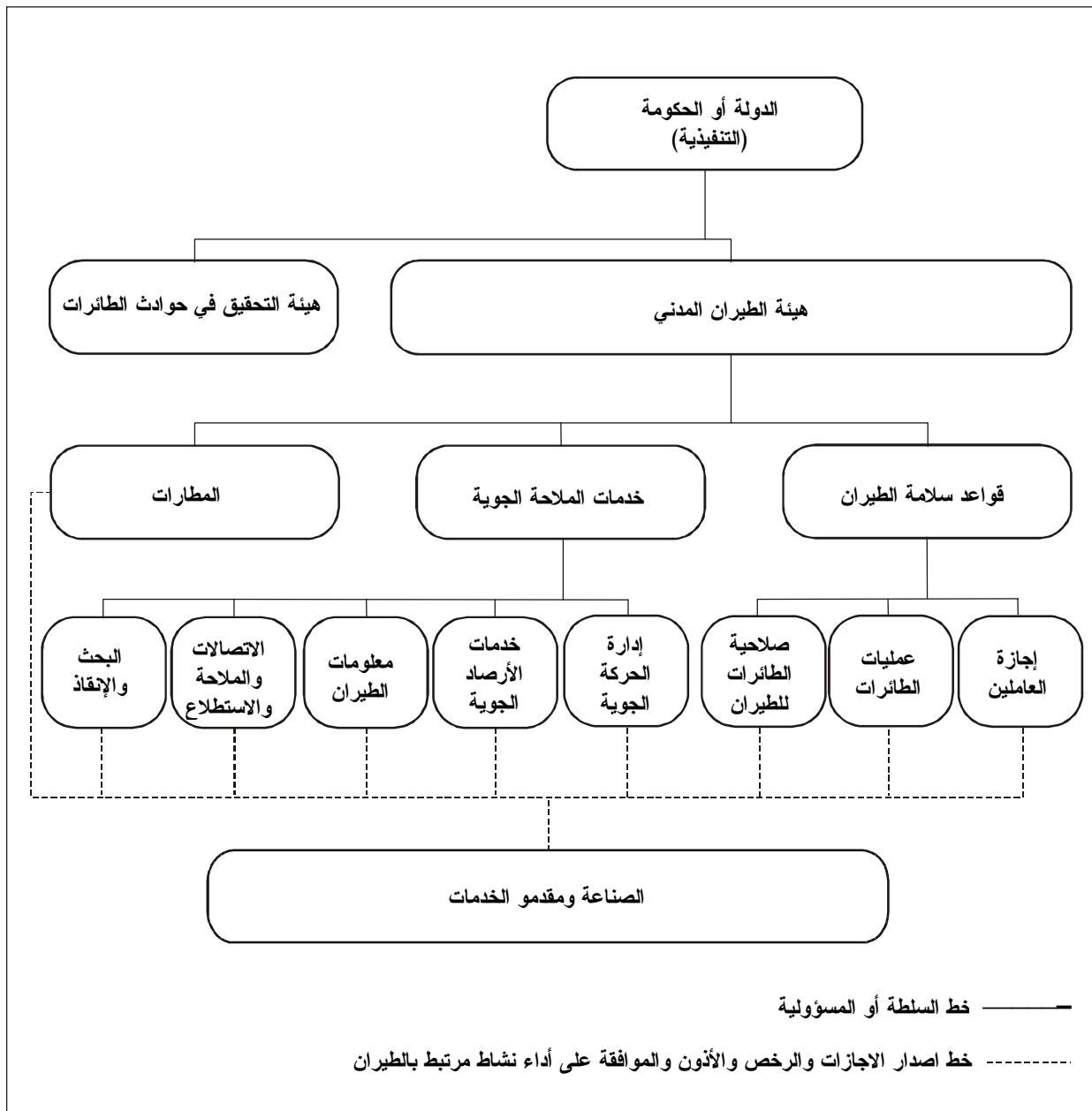
٣-٤-٢ شروط التوظيف

٣-٤-٢-١ لكي تصرف الدولة مسؤولياتها بطريقة فعالة، يجب عليها أن تنظم جهازها الحكومي للطيران المدني تنظيمًا سليماً وأن تزوده بالعاملين المؤهلين القادرين على انجاز الطائفة العريضة المقررة من المهام الفنية اللازمة لمراقبة السلامة الجوية. وينبغي للعاملين أن يتمتعوا بشروط خدمة وأجور متناسبة مع تعليمهم ودراباتهم الفنية وخبرتهم، ولا تقل عما هي في حالة موظفي المشغلين الجويين الذين يقوم هؤلاء العاملون بالتفتيش عليهم ومراقبتهم.

٣-٤-٢-٢ يجب على جميع العاملين الفنيين الذين يضمون بإذن الدولة حداثة الاختصاص أو مراقبة السلامة الجوية حسب الاقتضاء أن يكونوا متمتعين بالوثائق الملائمة التي تحدد هويتهم بوصفهم خبراء فنيين تابعين لسلطات الدولة ويتمتعون بحق الاطلاع بدون اعاقه على الطائرات لتفتيشها وعلى الوثائق والمطارات وخدمات الحركة الجوية وغيرها من التجهيزات ذات الصلة، بالإضافة الى الدخول كالعادة الى مواقع الطيران المدني المحظورة.

٣-٤-٢-٣ ان تكلفة توظيف العاملين الفنيين الذين يستوفون شروط المهنة، وتكلفة الإبقاء عليهم، تمثلان التزاماً مالياً كبيراً وقد تقتضيان تنقيح سياسات وقواعد مرتباتهم التي طال عليها الزمن. ولتوظيف العاملين المؤهلين الملائمين الذين يجمعون بين الضمير المهني والنزاهة، والاحتفاظ بهم، لابد للسلطات الحكومية أن تصبح رب عمل منافس وأن تضع سياسات توظيف وشروط تعيين وممارسات ملائمة.

٣-٤-٢-٤ من المسلم به أن الدول (ولاسيما الدول التي يكون فيها نشاط الطيران التجاري منخفضاً) قد لا تستطيع الوفاء باحتياجاتها الى الموظفين إما لعدم توافر العاملين المؤهلين محلياً، وإما لعدم قدرتها على الحصول على الاعتمادات المالية الضرورية. وفي بعض الحالات، ولاسيما عندما تكون الدولة هي مشغل الطائرات أو مقدم الخدمات، تتولى هيئة الطيران المدني تعيين موظفي المشغل أو مقدم الخدمات ممن يقومون بمسؤوليات التفتيش الأساسية لحساب هيئة الطيران المدني دون اشراف من جانب هيئة طيران مدني مستقلة. وهذه الترتيبات ليست عادة في صالح جمهور المسافرين، وينبغي تلافئها. غير إنه إذا كانت هيئة الطيران المدني تراقب بفاعلية الموظفين المؤهلين التابعين للمشغل وتستعين بهم لأداء عمليات التفتيش فهذا أمر مقبول من حيث السلامة ومفيد اقتصادياً للدولة وللمشغل. وفي هذه الحالات يجب التشديد على أن موظفي المشغل المكلف يجب أن يظلوا تحت اشراف هيئة الطيران المدني ومراقبتها الفنية ماداموا يؤدون هذه الواجبات.



الشكل ٣-١ مثال على الهيكل التنظيمي للجهاز الحكومي للطيران المدني

٣-٤-٢-٥ بالنسبة للدول التي قررت أن من غير المجدي الاحتفاظ بالنطاق الكامل من الموظفين الفنيين للاضطلاع بجميع مهام مراقبة السلامة الموكولة الى هيئة الطيران المدني، فبوسعها أن تنشئ في هيئة الطيران المدني نواة صغيرة من العاملين الفنيين المختصين وذوي الخبرة، ثم تنتظر الهيئة في تكبير هذه النواة لتمكينها من تحمل جميع مسؤوليات مراقبة السلامة، وذلك بعقد اتفاق مع دولة أخرى للحصول منها على المساعدة، إما بدون تفرغ وإما بالتعاون، على أداء بعض المهام التفصيلية التي تقتضي مهارات وخبرات متخصصة. والحل الآخر هو التوليف بين الامكانيات المذكورة أعلاه والنظر في التعاقد مع مؤسسة تجارية مختصة توفر لها العاملين المؤهلين الضروريين لأداء مهام التفتيش بوصفهم مستشارين لهيئة الطيران المدني. وبوسع مكتب الايكاو الاقليمي المعتمد لدى الدولة أن يساعد على وضع ترتيبات التفتيش التعاونية بين دول الاقليم.

٣-٤-٢-٦ بصرف النظر عن الترتيبات التي تعقدها الدولة، يجب أن يكون من الواضح أن هذه الترتيبات لا تعفي بأي حال من الأحوال هيئة الطيران المدني من مسؤولياتها النهائية عن تشغيل الطيران بأمان وانتظام وكفاءة في ولايتها القانونية. ويجب أن تكون الاتفاقات أو العقود التي تبرم لتنفيذ مسؤوليات وواجبات التفتيش صريحة في شروطها. فإذا قبلت الدولة مثلاً أو اعتمدت دليلاً للعمليات فلا بد من النص في العقد على أن عمليات التفتيش ستنفذ وفقاً لذلك الدليل بالإضافة الى الالتزام بالقواعد واللوائح والوسائل التشغيلية في الدولة. ويجب أيضاً أن ينص العقد صراحة على إخطار هيئة الطيران المدني بالثغرات التي تكتشفها من خلال التفتيش الوكالة المتعاقدة أو المكلفة بالتفتيش، وأن يحدد العقد المهلة الزمنية لتقديم هذا الاخطار بعد التفتيش. وفي جميع الأحوال تحدد الدولة قواعد التفتيش الذي تجريه الوكالة المتعاقدة أو المكلفة، وتضع معايير تقديم التقارير إليها. وتتص على الوسائل اللازمة لتدقيق الوكالة المتعاقدة أو المكلفة.

٣-٤-٣ مهام ادارة قواعد السلامة الجوية

تتحمّل ادارة قواعد السلامة الجوية المسؤولية الكلية عن أنشطة هيئة الطيران المدني المتعلقة بمراقبة السلامة. وهي الادارة الفنية الأولى المسؤولة عن تنفيذ السياسات الفنية المتعلقة بإجازة العاملين وعمليات الطائرات وصلاحيات الطائرات للطيران. وهي مسؤولة بهذه الصفة أيضاً عن المواعمة بين قواعد التشغيل والتنسيق بين الأقسام المختلفة المسؤولة عن تنفيذ القواعد الوطنية والدولية.

ملاحظة — في دول نامية كثيرة تلحق وحدة طب الطيران بقسم إجازة العاملين. ولكن بعض الدول وجدت من الضروري إنشاء قسم منفصل لطب الطيران داخل ادارة قواعد السلامة الجوية يعمل بالتوافق مع قسم إجازة العاملين.

٣-٤-٤ إنشاء هيئات تقديم الخدمات

قررت بعض الدول تسويق وخصخصة مشاريعها الرامية الى تقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتشغيلها، وقد اضطرت هذه الدول الى تكييف بنيتها الأساسية التنظيمية لتضمن محافظة هيئة الطيران المدني على قيامها بمراقبة السلامة وعلى دورها التنظيمي في ظل ازدياد استقلالية مقدمي الخدمات. وينبغي الفصل والتمييز بوضوح بين سلطة ومسؤولية الهيئة التنظيمية الحكومية وسلطة ومسؤولية وكالة التشغيل. وبالتالي لا بد للدول من أن تضمن أن القوانين وقواعد السلامة الجوية الملائمة قد صدرت لتنفيذ مراقبة السلامة على مختلف المهام.

٥-٤-٣ إنشاء سلطة للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات

من الضروري أن تقوم الوكالة أو اللجنة أو الهيئة المكلفة بالتحقيق في حوادث الطائرات والوقائع الجسيمة بتقديم تقريرها مباشرة إلى سلطة أعلى منها وحبذا لو كانت هذه السلطة على المستوى الوزاري في الحكومة، حتى لا تضيق أهمية النتائج والتوصيات الناجمة عن التحقيق إذا مرت بالقنوات الإدارية العادية. وقد أنشأت دول كثيرة سلطات للتحقيق في الحوادث والوقائع وأعطتها صفة مستقلة تماما عن السلطة المعنية بتنظيم الطيران المدني.

٥-٣ تأهيل وتدريب الموظفين الفنيين (ع ٤-٣)

١-٥-٣ تأهيل الموظفين الفنيين

١-١-٥-٣ تشمل مهام وأنشطة إجازة مراقبة السلامة طائفة كبيرة من أعمال التقييم والتفتيش والتحليل والتدخل. ويقتضي التنفيذ الفعال لهذه المهام تدخل موظفين على درجة عالية من التأهيل خلال فترات مختلفة من هذه الاجراءات.

٢-١-٥-٣ يعتمد التنفيذ المرضي للمهام المختلفة لإدارة التفتيش بهيئة الطيران المدني إلى حد كبير على مؤهلات وخبرة وكفاءة وتقاني كل مفتش. وبالإضافة إلى الأهمية الأساسية للكفاءة الفنية في إنجاز مهام الترخيص والتفتيش والإشراف، من المهم أيضا أن يتمتع المفتشون بدرجة كبيرة من النزاهة والحياد في تنفيذ مهامهم، وباللباقة والفهم الجيد للطبيعة الانسانية، والمهارات الجيدة في مجال التفاهم. وبالنظر إلى الطبيعة المتخصصة والحساسية للرسالة التي تؤذيها هيئة الطيران المدني، من الأهمية بمكان التأكد من المؤهلات والخبرة السابقة والصفات الشخصية لأي شخص يعين مباشرة أو بالتعاقد لأداء واجبات الإجازة والترخيص والتفتيش والإشراف، وتقييمها بعناية قبل عملية اختيار هؤلاء الأشخاص.

٣-١-٥-٣ من الوجهة المثالية، ينبغي ألا تقل كفاءات الموظفين الفنيين بهيئة الطيران المدني عن درجة كفاءة الموظفين الذين سيخضعون للتفتيش أو الإشراف. وفيما يتعلق بموظفي إجازة العاملين، يجب أن تشمل المؤهلات المطلوبة تمتعهم بخبرة كبيرة في إحدى المهن التي سيطلب منهم منح الإجازة أو الأهلية لها. وعندما يشارك موظف الإجازة في إجراء امتحانات واختبارات، فيجب أن تكون مؤهلاته والخبرة المطلوبة لهذا الموظف مماثلة للمؤهلات والخبرة المطلوبة لمفتشي الطيران المدني.

٤-١-٥-٣ في حالة المفتشين الطبيين، من المهم للغاية أن يكونوا مؤهلين تأهيلا مناسباً، وأن تكون لديهم خبرة في ممارسة طب الطيران على نفس مستوى الفاحصين الطبيين. وينبغي أن يقيم الاعتبار الواجب للسرية في أعمال القسم الطبي بهيئة الطيران المدني، والعيادة الطبية المعتمدة لدى هيئة الطيران المدني لإجراء الفحص الطبي على طالبي الاجازات، وشبكة الفاحصين الطبيين. ويحتمل أن يكون المفتشون الطبيون في دول كثيرة هم الأطباء والمختصين الذين يشكلون جزءاً من النظام الذي سيتم التفتيش عليه. وعليه ينبغي في حالات عديدة التوصل إلى اتفاق يمكن من خلاله تعيين مفتشين طبيين من دول متعاقدة أخرى، وحبذا لو كان ذلك على أساس التبادل.

٥-١-٥-٣ تتضمن عملية الترخيص والمراقبة في مجال الطيران المدني أنشطة فنية تتجاوز إلى حد كبير نطاق مراجعة الوثائق واعتمادها. وإذا كانت أهمية هذا العنصر السابق لا تستحق الاغفال، فإن عمليات مراقبة السلامة الجوية تشمل أيضا قيام المفتشين المؤهلين بالتفتيش على كل أنشطة تشغيل الطائرات من بداية اجراءات الترخيص إلى عمليات الإشراف الدورية التي تستمر إلى وقت طويل بعد الترخيص. ومن ثم ينبغي أن تكون مؤهلات مفتش الطيران المدني معادلة

لمؤهلات من يجري التفتيش عليهم. وإن كان المطلوب أن يكون مفتش الطيران المدني مؤهلاً تماماً، فليس من المتوقع أن يتمتع المفتش دائماً بنفس مستوى خبرة جميع العاملين الخاضعين للتفتيش، ولعل أفضل مثل على ذلك مجال المطارات الذي ينطوي على عدة تخصصات.

٣-١-٥-٦ ومع ذلك ينبغي للمؤسسة المسؤولة عن مراقبة السلامة أن تكون مختصة بتنظيمها، بمعنى أن لديها فريق من المفتشين يجمع بين عدة تخصصات ويتمتع أفراده بالدراية والمؤهلات والخبرة في مجالات الاختصاص والخبرة التي تتمتع بها المؤسسات التي سيفتثونها. كما أن تجديد الاجازات والمهارات أو المؤهلات وتحقيق مستوى مقبول من الاتقان والدراية في مجال أنشطة الطيران المدني وحدودها ومعداتنا ونظمها وعملياتها وما الى ذلك، كلها أمور تسهل على مفتشي الطيران المدني اجراء تقييم أفضل للدراية والتقنيات والاختصاص العام الذي يتمتع به العاملون والمشغلون ومقدمو الخدمات ومؤسسات الصناعة.

٣-٥-٢ تدريب الموظفين الفنيين

٣-٢-٥-١ يتعين على سلطات الدولة تحديد أدنى المؤهلات المهنية المطلوبة في موظفيها الفنيين الذين يؤدون مهام مراقبة السلامة، والنص على توفير التدريب الفني والاداري اللازم لينفذوا واجباتهم ومسؤولياتهم بفاعلية. وعلى سبيل المثال، فيما يتعلق بكفاءة الطيار، ينبغي تعيين مفتش واحد على الأقل مؤهل وعلى دراية جارية بطراز الطائرة التي تشغلها كل شركة طيران تدخل في نطاق صلاحية أو مسؤولية هيئة الطيران المدني.

٣-٢-٥-٢ يجب على سلطات الدولة أن تمول التدريب الأولي والمتكرر لموظفيها. ذلك لأن موظفي الدولة الفنيين يمثلون السلطة، ومن ثم ينبغي لهم أن يطوروا باستمرار دراياتهم ومهارتهم المرتبطة بمسؤولياتهم. وينبغي تحقيق ذلك من خلال تقديم التدريب الدوري والتدريب الانعاشي على جميع التخصصات التي يكون الموظف الفني مسؤولاً عنها. كما ان المشاركة في الندوات والدورات التدريبية التي تنظمها الايكاو والمنظمات الدولية والاقليمية التي لها علاقة بالطيران تتيح لموظفي الحكومة الفنيين توسيع مداركهم وتبادل المعارف مع خبراء الدول المتعاقدة الأخرى. وكذلك فإن الدراسات الاضافية، مثل دورات التدريب على كتابة التقارير الفنية وعلى الأعمال الإشرافية، تساعد هي أيضا الخبراء الفنيين على تحسين مستوياتهم وكفاءاتهم.

٣-٢-٥-٣ ان التدريب العملي والنظري المتخصص والفني، بما فيه من دورات تدريبية على الاشراف، يتيح لموظفي الدولة الفنيين الاحتفاظ بمستوى عال من الدراية والخبرة، ومن ثم الاضطلاع بواجباتهم ومسؤولياتهم على نحو أكثر فعالية وأكثر كفاءة. ومن الأمثلة على المحصلة الصافية لمثل هذا التدريب يذكر تحسين الأداء الوظيفي واكتساب احترام أكبر من الذين يخضعون لتفتيش واشراف مفتشي هيئة الطيران المدني.

٣-٢-٥-٤ يجب ألا يقتصر تدريب موظفي الحكومة الفنيين على العناصر المهنية فقط، مثل تجديد الكفاءة وتحديث المعلومات، ومن الأهمية بمكان أن يحصل مفتشو هيئة الطيران المدني أيضا على التدريب على مواضيع أخرى مثل القواعد التي تطبقها هيئة الطيران المدني، ومهارات ودرايات وواجبات ومسؤوليات المفتشين، والاجراءات التي تتبعها هيئة الطيران المدني لتنفيذ الشروط.

٦-٣ الإرشادات الفنية والأدوات وتقديم المعلومات الحرجة عن السلامة الجوية (ع ح-٥)

١-٦-٣ لا بد من دعم فاعلية جهاز مراقبة السلامة ودعم تنفيذ القواعد الوطنية والدولية بمواد ارشادية توفر للخبراء الفنيين توجيهات بشأن طريقة انجاز المهام المحددة المسندة اليهم. وقد أعدت الايكاو ونشرت ارشادات فنية لمساعدة الدول على تنفيذ أحكام الملاحق.

٢-٦-٣ لا بد أيضا من أن تعد الدول وتنتشر ارشاداتها الفنية الخاصة بها لتساعد الخبراء الفنيين على تنفيذ القواعد والاجراءات والممارسات الوطنية. وبوسعها الاستفادة من ارشادات الايكاو الفنية عند تحضير الارشادات الفنية الوطنية التي ينبغي أن تشمل معلومات عن طرق دراسة طلبات الإجازة أو الأهلية أو الترخيص أو الاعتماد، وعن طرق تقييم الطلبات المقدمة على الاستمارات، وعن طرق تقييم الخبرة. وينبغي أن تشمل الارشادات الحكومية أيضا ارشادات بشأن تنفيذ القواعد والتعليمات والتوجيهات المنطبقة. وينبغي اعداد ارشادات من هذا القبيل لجميع المجالات التي شملتها الملاحق، ووضع آليات تضمن إعلام مقدمي الطلبات بالشروط التي يجب أن يستوفوها وبمراحل دراسة طلباتهم.

٣-٦-٣ يحتاج المفتشون هم أيضا الى ارشادات فنية لتنفيذ القواعد والسياسات الموضوعية للترخيص ومراقبة حاملي الاجازات والشهادات، بما في ذلك تنفيذ الاجراءات القياسية لتقييم المستندات واثبات الصلاحية التشغيلية عند منح الترخيص لأول مرة ثم تجديده حسب الاقتضاء.

٤-٦-٣ من المفيد وضع دليل للمفتشين وتوزيعه على المفتشين في جميع مجالات الاختصاص الوظيفي. وينبغي تزويد المفتشين والموظفين بالأدوات الملائمة التي تمكنهم من حسن انجاز مهامهم، بمعنى تزويدهم بوسائل النقل حسب الاقتضاء والمكاتب الملائمة ومعدات الهاتف والاتصالات الأخرى. وأصبح استخدام الانترنت لاستكمال المكتبة الفنية ضرورة حتمية في عالم اليوم الذي يعيش على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

٥-٦-٣ تعزيزا للسلامة في البيئة التشغيلية للطيران، من الضروري تقديم وتوزيع المعلومات الحرجة عن السلامة الجوية بسرعة، مثل اصدار اعلانات الطيارين (النوتام) وتوجيهات الجدارة الجوية. ومن المهم المواظبة على تعديل وتحديث المطبوعات مثل خرائط الطيران وغيرها من مطبوعات الطيران، لما في ذلك من ضمان للسلامة في البيئة التشغيلية.

٧-٣ التزامات منح الإجازة أو الترخيص أو الإذن أو الموافقة (ع ح-٦)

١-٧-٣ الاعتبارات العامة

١-١-٧-٣ نصت اتفاقية شيكاغو على أن تقوم الدول المتعاقدة بإصدار إجازات العاملين وترخيص الطائرات والمؤسسات العاملة في الملاحة الجوية الدولية. فقد نصت مثلا المادة ٣١ من الاتفاقية على ما يلي: "تزود كل طائرة مستخدمة في الملاحة الدولية بشهادة صلاحية للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة".

٣-٧-١-٢ نصت المادة ٣٢ (أ) من اتفاقية شيكاغو بالنسبة لإجازات موظفي التشغيل على انه: "يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة."

٣-٧-١-٣ اقضت اتفاقية شيكاغو أيضا ضرورة اعتراف الدول المتعاقدة بصحة الشهادات والرخص التي تصدرها أي دولة متعاقدة أخرى. ويصبح هذا الاعتراف صحيحا اذا كانت "الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية."

٣-٧-١-٤ تتضمن المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو وملحقها الأول: إجازة العاملين، وملحقها السادس: تشغيل الطائرات شروط اصدار الإجازات والشهادات، فيما عدا شهادات صلاحية الطائرات للطيران وإجازات طاقم التشغيل. وتقضي المادة ٣٧ بتكليف الايكاو، من وقت لآخر وحسب الضرورة، بإصدار القواعد والتوصيات الدولية وتعديلها بخصوص اصدار الاجازات لأفراد التشغيل والصيانة. ويقضي الملحق الأول بإجازة موظفي صيانة الطائرات، ومراقبي الحركة الجوية، وضباط العمليات الجوية/مرحلي الطائرات، ومشغلي اتصالات الطيران اللاسلكية. وقد وردت الشروط ذات الصلة في الملحق السادس: تشغيل الطائرات في جزئه الأول: النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات.

٣-٧-٢ إجازة العاملين

٣-٧-٢-١ ان اجازة العاملين واحدة من مهام الدولة التي تمكنها من امتثال اتفاقية شيكاغو ومتطلبات الملحق الأول، وتشمل عددا من التخصصات والمجالات الوظيفية، وتقضي انشاء نظام لاجازة العاملين وقسما لاجازة العاملين محدد. بالطبع سيتفاوت هذا الانشاء من دولة الى أخرى حسب تفاوت حجم عمليات الطائرات المدنية في الدولة ومدى تعقدها. ومن الممكن أيضا - في ضوء عدد الاجازات والأهليات الصادرة - ضم أنشطة اصدار الاجازات الى قسم آخر في هيئة الطيران المدني. ولكن سواء كانت مهام اصدار الاجازات مسندة الى مكتب مختص ومكتمل، أو الى مكتب خارجي، تظل هي المسؤولة عن عدة مهام أساسية في هذا المجال. وتشمل المهام الأساسية لمكتب اجازة العاملين بالدولة ما يلي:

- (أ) صياغة وتعديل قواعد تدريب واجازة العاملين في مجال الطيران.
- (ب) تقييم واعتماد طلبات استصدار الاجازات والأهليات، واصدار الاجازات والأهليات.
- (ج) توقيع الكشف الطبي للتحقق من مطابقة اللياقة الصحية لمتطلبات الاجازة.
- (د) اعتماد الاجازات والأهليات التي تصدرها الدول المتعاقدة الأخرى.
- (هـ) اعتماد الأفراد أو المنظمات المفوضة بأداء مهام معينة نيابة عن مكتب إجازة العاملين، وتعيينهم والاشراف عليهم.

٣-٧-٢-٢ إن تنظيم إجازة العاملين في الدولة يخضع للقوانين والقواعد الوطنية، وقد ينطوي على عدد من التخصصات والمجالات الوظيفية. ويتضمن الملحق الأول عرضا واضحا للمواصفات الدولية العريضة المتفق عليها بين الدول المتعاقدة لإجازة العاملين. وان كانت نصوص الملحق الأول مكتوبة بطريقة تسهل ادراجها في التشريعات الوطنية بدون تغيير كبير، فان معظم هذه المواصفات لم تتضمن التفاصيل الكافية للتطبيق اليومي على أنشطة الدولة في مجال اجازة العاملين. وفي معظم الحالات تترك التفاصيل للدولة، ولهذا السبب توجد اختلافات شاسعة في ممارسات اجازة العاملين في

مختلف الدول. وهذا أمر واضح في التقييم الطبي لحاملي الاجازات حيث أدى التقييم الشخصي واستخدام "شرط المرونة" (الفقرة ١-٢-٤-٨ من الملحق الأول) بدون تمييز الى اختلافات كبيرة في تطبيق الشروط الطبية.

٣-٧-٣ الشهادات والموافقات

٣-٧-٣-١ تقتضي مواد وفقرات أخرى كثيرة في اتفاقية شيكاغو وملاحقها أن تصدر الدول المتعاقدة لدى الايكاو الاجازات والشهادات أو أن تعتمدهما. وهذا الشرط يلزم بدوره الدول بأن تنشئ وتدير وترقب نظاما لاجازة العاملين وترخيص المعدات والمطارات ومشغلي الطائرات ومؤسسات الصيانة ومقدمي خدمات الحركة الجوية وغيرهم من أجل الامتثال للالتزامات الدولية ومسؤوليات المحافظة على السلامة والانتظام في نظام الملاحة الجوية الدولية.

٣-٧-٣-٢ يقضى الجزء الأول الصادر بعنوان النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات، والجزء الثالث بعنوان العمليات الدولية — طائرات الهليكوبتر من الملحق السادس بأن تتولى الدولة اصدار شهادة المشغل الجوي، أو وثيقة معادلة لها اذا أثبت المشغل أن لديه تنظيما ملائما أو طريقة ملائمة لمراقبة عمليات الطيران والاشراف عليها. ويتوقف استمرار صلاحية هذه الشهادة أيضا على أن يثبت المشغل استمرار مراعاته للقواعد القياسية التي أثبت اتباعه لها خلال العملية الأولية لمنحه الشهادة. ولذلك يجب على الدولة أن تنشئ نظاما لمنح الشهادات ومراقبة المشغل باستمرار للتأكد من التزامه بالقواعد القياسية للعمليات. ولهذا الغرض ينبغي لهيئة الطيران المدني أن تنشئ قسما لعمليات الطائرات يتسم بالقوة والفاعلية وله مقومات الاستمرار لمراقبة عمليات الطائرات والاشراف عليها في الدولة.

٣-٧-٣-٣ ان قسم عمليات الطائرات عنصر أساسي من عناصر هيئة الطيران المدني، وهو أكثر عناصر التفتيش الشائعة في جميع أجهزة الطيران المدني في العالم. كما ان حجم هذا القسم ومدى تعقده يتفاوت من دولة الى أخرى لأنه دالة نطاق عمليات الطيران التي تشغلها الدولة في الطيران التجاري وفي الطيران العام. واعتمادا على حجم وتنوع ومدى تعقد عمليات الطائرات في الدولة، قد يتضمن هذا القسم وحدات فرعية تناط بكل منها مسؤولية محددة، أو قد يلزم انشاء مكتب واحد للمراقبة والاشراف في هيئة الطيران المدني. وعلى أي حال تظل المهام الأساسية واحدة أساسا وينبغي أن تشمل ما يلي:

- (أ) صياغة وتعديل قواعد عمليات الطائرات.
- (ب) تصديق واعتماد الطلبات الأولية للمشغلين الجويين وصدار شهادة المشغل الجوي.
- (ج) التفتيش المستمر على المشغلين الجويين المعتمدين والاشراف عليهم.
- (د) اعتماد الأفراد أو الهيئات المفوضة أداء مهام محددة نيابة عن هذا القسم وتعيينهم والاشراف عليهم.

٣-٧-٣-٤ دأبت الايكاو على اعتبار صلاحية الطائرات للطيران عنصرا أساسيا لسلامة الطيران المدني الدولي. وقد نصت على ذلك اتفاقية شيكاغو التي ركزت بشكل خاص على اصدار واعتماد شهادات صلاحية الطائرات وفقا للقواعد القياسية المعتمدة. ولكي تقي الدول المتعاقدة بمسؤولياتها وتبني الثقة الضرورية والنزاهة، وتلبى الشروط المحددة في اتفاقية شيكاغو والملحقين السادس والثامن، من الضروري أن تنشئ الدول المتعاقدة تنظيما فعالا لصلاحية الطائرات.

٣-٧-٣-٥ يتفاوت نظام التفتيش على صلاحية الطائرات للطيران حسب تفاوت مستوى ونطاق نشاط الطيران في الدولة. وتشمل المهام الأساسية لهيئة التفتيش ما يلي:

- (أ) صياغة وتعديل قواعد صلاحية الطائرات للطيران.
- (ب) تصديق واعتماد الطلبات الأولية التي يقدمها المشغلون الجويون (الجوانب المتعلقة بصلاحية الطائرات للطيران).
- (ج) التفتيش المستمر على المشغلين الجويين المرخصين والإشراف عليهم (الجوانب المتعلقة بصلاحية الطائرات للطيران).
- (د) إصدار وتجديد واعتماد شهادات صلاحية الطائرات للطيران.
- (هـ) اعتماد التعديلات التي تدخل على قواعد صلاحية الطيران، وإجراء التفتيش الإلزامي.
- (و) اعتماد مؤسسات صيانة الطائرات والتفتيش عليها باستمرار.
- (ز) اعتماد مسائل الصيانة في شهادة المشغل الجوي واستمرار التفتيش عليها.
- (ح) رصد المعلومات الإلزامية عن صلاحية الطيران ومراقبة تقديمها باستمرار.

٦-٣-٧-٣ عند ممارسة أنشطة تصميم الطائرات في الدولة، قد يلزم إنشاء هيئة لهندسة صلاحية الطائرات للطيران، تعنى بالمهام الأساسية لدولة التصميم. وفي الدول التي لم تنشأ فيها هيئة لهندسة الطائرات سيلزم عادة أن تسند إلى هيئة التفتيش على الطائرات المهام الهندسية المرتبطة باستمرار صلاحية الطائرات. وتشمل المهام الأساسية لهيئة هندسة الطائرات ما يلي:

- (أ) المساعدة على تنفيذ القواعد والتوصيات والاجراءات الدولية، وعلى ورصد الأعمال الهندسية.
- (ب) تقييم العمليات الهندسية وصلاحية الطائرات الجديدة للطيران.
- (ج) تقييم التعديلات أو الاصلاحات، إما من خلال قبول الموافقة الصادرة عن دولة التصميم وإما من خلال التصديق الوطني عليها.
- (د) متابعة المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطراز للطيران.

٧-٣-٧-٣ تقضي المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو بأن جميع المطارات المفتوحة لاستخدام الجمهور تحت الولاية القانونية للدولة المتعاقدة ينبغي أن تضمن معاملة طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى بشروط موحدة، وهذا أمر ينجز من خلال ترخيص المطار. ولكي تفي الدولة المتعاقدة بمسؤولياتها عن المطارات وبالشروط الموضوعية في اتفاقية شيكاغو والملحق الرابع عشر، لا بد من أن تنشئ هذه الدول نظاما فعالا لترخيص المطارات. وعندما تكون هيئة الطيران المدني مسؤولة أيضا عن إدارة وتشغيل المطار، لا بد من إنشاء هيئة مستقلة في داخل هذه الهيئة لمراقبة السلامة وتكليفها بمهام ترخيص المطارات ومراقبة السلامة فيها.

٨-٣-٧-٣ لا توجد في الوقت الراهن شروط وضعتها الايكاو لترخيص مقدمي خدمات الحركة الجوية. لكن دولا كثيرة تعتبر هذا الترخيص عنصرا مهما من عناصر مهام التنظيم والمراقبة، ونفذ بعض هذه الدول بالفعل شروطا لترخيص مقدمي خدمات ادارة الحركة الجوية. ويتجه عدد كبير من الدول الى تقديم خدمات الحركة الجوية عن طريق منظمة مستقلة عن الهيئة الحكومية المسؤولة عن المراقبة. وبصرف النظر عما اذا كان تقديم الخدمات من مسؤولية الدولة أو من مسؤولية هيئة مستقلة، تظل الدولة هي المسؤولة عن ضمان احترام أحكام ملاحق الايكاو. ويوجد حاليا تأييد قوي بين

الدول المتعاقدة لأن تصدر الايكاو قواعد قياسية لترخيص مقدمي خدمات الحركة الجوية. ولهذا السبب تعكف الايكاو على دراسة هذه المسألة ومن المتوقع اصدار هذه القواعد القياسية في موعد أقصاه نهاية سنة ٢٠٠٧.

٣-٧-٣-٩ كلما وجد الخبراء الفنيون التابعون لهيئة الطيران المدني ظروفًا لا تبعث على الارتياح عند قيامهم بالاجازة أو الترخيص، ينبغي لهم أن يبلغوها فورًا الى مقدم الطلب ليتخذ الاجراء التصحيحي. وعند اكتشاف ثغرات أو مواطن ضعف عند الشروع في عملية الاجازة، ينبغي ترك فرصة لمقدم الطلب أن يعالج المشكلة، وفرصة لمحاولة معالجتها مرة أخرى. وفي حالة ترخيص مشغل المطار أو المشغل الجوي، أو عند اعتماد مقدم خدمة أو مؤسسة صيانة، ينبغي اعطاء فرصة لمقدم الطلب ليسد الثغرات التي تؤثر على سلامة التشغيل قبل الشروع في المزيد من العمليات أو قبل بدء أعمال الصيانة. ويجب تصحيح أو حل جميع الاختلافات وبنود عدم الامتثال بالطريقة التي يرتاح اليها الخبراء الفنيون التابعون لهيئة الطيران المدني والتي ترتاح اليها الهيئة نفسها قبل الشروع في تقديم أي خدمات.

٣-٨ التزامات الاشراف المستمر (ع-٧)

٣-٨-١ إن التزامات ومسؤوليات دول الايكاو المتعاقدة عن سلامة وانتظام نظام الطيران الدولي لا تنتهي عند اصدار الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو أي موافقة أخرى. فالحفاظ على عمليات مأمونة ومستمرة ولاسيما عند حدوث تغيرات ملحوظة يتطلب أن تنشئ الدولة أيضا نظاما يضمن استمرار الكفاءة التنظيمية والمهنية لحاملي الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو الموافقة، واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، واستمرار قدرة المشغلين الجويين على تشغيل عمليات الطيران بأمان وانتظام، واستمرار صيانة الطائرات لدى مؤسسات الصيانة المعتمدة. وينبغي أن تنص أحكام قانون الطيران الأساسي للدولة على السلطة اللازمة لهذه الاجراءات المستمرة.

٣-٨-٢ تنص الفقرة ١-٥-٢-١ من الملحق الأول على ما يلي: "على الدولة المتعاقدة، عندما تصدر اجازة، أن تتأكد من أن الامتيازات التي منحت بموجب هذه الاجازة، أو بموجب الأهليات المتعلقة بها، لا تمارس ما لم يحتفظ حائز الاجازة بالكفاءة اللازمة ويستوفي متطلبات الخبرة الحديثة التي تقررها تلك الدولة". ويتطلب هذا الشرط بالطبع أن تنشئ الدولة المتعاقدة نظاما للمراقبة والاشراف المستمرين لتأمين استمرار عمليات الطيران المأمونة.

٣-٨-٣ يعتمد استمرار صلاحية شهادة المشغل الجوي، وبالتالي صلاحية شهادة مؤسسة الصيانة أو ما يعادلها، على محافظة المشغل أو المؤسسة على الوفاء بالشروط المقررة التي أصدرت الشهادة على أساسها. وهذا منصوص عليه بوضوح في الملحق ذات الصلة، وهو يتعلق بالاشراف المستمر الذي تمارسه الدولة.

٣-٨-٤ ينبغي لهيئة الطيران المدني، بموجب قانون الطيران الأساسي للدولة والقواعد التشغيلية واللوائح الصادرة بمقتضاه، أن تمارس سلطة ومسؤولية التقنين على العمليات، وتحليلها، وتحديد الثغرات، وتقديم التوصيات، وفرض القيود التشغيلية، ومنح أو تعليق أو الغاء أو انتهاء الاجازات والشهادات، بل وتعديل مواصفات العمليات في حالة شهادة المشغل الجوي. وعلاوة على ذلك يجب أن تتمتع هيئة الطيران المدني بسلطة ومسؤولية الاشراف المستمر على هذه العمليات بما يضمن الحفاظ على أساليب السلامة المقبولة والاجراءات الملائمة التي من شأنها النهوض بسلامة العمليات. ولتحقيق هذا الهدف يتعين على هيئة الطيران المدني، وبالذات على موظفيها الفنيين، القيام بالرصد المستمر للعمليات التي يشغلها حاملو الاجازات أو الشهادات أو الموافقات حسب الحالة.

٣-٨-٥ ينبغي أن يتولى موظفو هيئة الطيران المدني الفنيون المسؤولون عن اجازة العاملين والتفتيش الفني على الطيران المدني ممن يتمتعون بالمؤهلات المقررة (انظر الفقرة ٣-٤-٢-٢) أعمال الاشراف المستمر وعمليات التفتيش الضرورية.

٣-٨-٦ ينبغي أن تستمر مهمة الاشراف المستمر وأن تؤدي في الأوقات أو الفترات المحددة لها أو في الوقت الذي يتم فيه تجديد الاجازة أو الشهادة أو الموافقة. وتنتشر الايكوا ارشادات التفتيش في عدد من الوثائق الارشادية وفي حالة المشغل الجوي أو مؤسسة الصيانة أو مؤسسة التدريب، وبصرف النظر عن أسلوب الاشراف، ينبغي تقييد جميع الجوانب المهمة في اجراءات المشغل أو المؤسسة و اجراء التفتيش مرة على الأقل كل ١٢ شهرا. ويجب دعم عمليات التفتيش المقررة بعمليات تفتيش عشوائية لكل أوجه العملية.

٣-٨-٧ خلال جميع مراحل برنامج الاشراف، ينبغي أن تكون معايير القدرة والاختصاص للمشغل أو مؤسسة الصيانة معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي كانت مطلوبة عند اصدار الشهادة الأصلية. وينبغي بالتالي لموظفي هيئة الطيران المدني الفنيين الذين يقومون بأعمال الاشراف والتفتيش أن ينفذوا هذه الأنشطة بطريقة شاملة، وأن يطلبوا من المشغل أو مؤسسة الصيانة اثبات أن العمليات أو الصيانة تتم وفقا لمتطلبات الشهادة الصادرة ومتطلبات ومواصفات العمليات أو الصيانة، وأدلة العمليات، وأدلة المراقبة وقواعد الطيران المدني المناسبة، ولذلك ينبغي أن تستمر السلطة الممنوحة مع الاصدار الأولي للشهادة.

٣-٨-٨ ينبغي رصد مدى امتثال مقدم خدمات الحركة الجوية للأحكام التنظيمية، على أن تتولى آلية مراقبة السلامة الجوية هذا الرصد لتضمن الوفاء الفعال بالأهداف والمتطلبات التنظيمية. وينبغي أن تشمل أساليب مراقبة السلامة أعمال الاعتماد والتدقيق والتفتيش. والآن وقد بدأ العمل بشروط ادارة السلامة ازدادت أهمية مهمة مراقبة السلامة. وفي حين يظل مقدم خدمات الحركة الجوية مسؤولا عن ادارة السلامة، لا بد من توفير مراقبة مستقلة على الممارسات التي يتبعها في ادارة السلامة للتحقق من أدائها السليم.

٣-٨-٩ ينبغي أن يوفر برنامج الاشراف والتفتيش تقييما شاملا ونتائج قاطعة بشأن استمرار كفاءة حاملي الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو الموافقة. وينبغي أن توضح تقارير التفتيش المرتبطة بذلك ما اذا كان نظام التفتيش والاشراف والإجراءات التي تستخدمها هيئة الطيران المدني فعالة في تحديد اختصاص حامل الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو الموافقة وحسن امتثاله وقدراته العامة.

٣-٩-٩ تبديد مخاوف السلامة (ع ح-٨)

٣-٩-١ إن سد الثغرات المكتشفة وتبديد مخاوف السلامة يمثلان عنصرا حرجا في صلب جميع أنشطة مراقبة السلامة الجوية. وينبغي لأي جهاز جيد لمراقبة السلامة الجوية أن يكفل تحديد الثغرات والمخاوف في مجال السلامة الجوية وأن يقدم الاجراءات الملائمة لتبديدها.

٣-٩-٢ إذا تبين من برنامج الاشراف والتفتيش وتقارير التفتيش أن حامل الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو الموافقة قد فشل في الحفاظ على المعايير المقررة أو لم يستطع الوفاء بها، وجب على الخبير الفني لهيئة الطيران المدني المسؤول أساسا عن الاشراف على العملية أن يبادر على الفور الى إبداء النصح الى حامل الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو الموافقة بشأن الثغرات الملحوظة. وما أن يتم تحديد سبب الثغرات ينبغي بهيئة الطيران المدني أن تحدد مهلة زمنية لاتخاذ الاجراء

التصحيحي وبدء المتابعة للقطع بصحة الخطة التصحيحية. وينبغي اجراء تفتيشات اضافية في حالة تكرار أي مشكلة في مجال معين.

٣-٩-٣ اذا لم يصحح حامل الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو الموافقة الثغرة في المهلة المحددة، ينبغي للخبير الفنى التابع لهيئة الطيران المدني أن يبادر فوراً الى ابلاغ المدير العام للطيران المدني وتوصيته بسحب أو تقييد المزايا الممنوحة لحامل الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو الموافقة بصفة مؤقتة أو دائمة. وإذا كان هناك اتفاق على وقف أو تعليق مزايا حامل الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو الموافقة بعد المراجعة المتأنية لكل الظروف المحيطة وبعد اجراء التنسيق والمشاورة في داخل هيئة الطيران المدني، ينبغي لهيئة الطيران المدني ابلاغ حامل الشهادة رسمياً وكتابياً بذلك مع تلخيص الاجراء المقترح وأسبابه. وعندما تلغى الشهادة أو تعلق لأي سبب يجب على حامل الاجازة أو الأهلية أو الشهادة أو الموافقة أن يعيدها على الفور الى موظف الاصدار.

٤-٩-٣ في أي نظام للترخيص والاشراف ينشأ ويدار على النحو السليم، سيبين تحليل مختلف تقارير التفتيش نمط مواطن الضعف والثغرات ان وجدت، وسيحدد في حالات كثيرة أسبابها والحلول الممكنة لها. ويتعين على هيئة الطيران المدني بوصفها المسؤولة قانوناً عن السلامة الجوية أن تقتنع بأن المشغل الجوي قادر على تشغيل العمليات بأمان. ومن ثم يجب على هيئة الطيران المدني أن تعتمد اعتماداً كبيراً على تقارير التفتيش وتوصيات الخبراء الفنيين.

٥-٩-٣ نظراً لازدياد التعقيد في تقنيات التشغيل الحديثة والطائرات والمعدات الحديثة، فثمة حاجة مستمرة لمراجعة نطاق عمليات التفتيش وتقنياتها واجراءاتها بغية تقييم المجالات المهمة المحددة تقييماً أفضل وضمان الاستخدام الفعال لموارد ادارة التفتيش بهيئة الطيران المدني.

٦-٩-٣ ينبغي أن تضمن هيئة الطيران المدني وجود نظام فعال لارسال واستقبال المعلومات عن الأخطاء والأعطال والعيوب والوقائع الأخرى المتكررة التي تسبب أو قد تسبب آثاراً مناوئة لاستمرار صلاحية الطائرات للطيران. ذلك لأن الحصول على هذه المعلومات ضروري لدولة التصميم لأنها تعتمد عليه في تحليل الثغرات واتخاذ الاجراءات الضرورية لتبديد المخاوف ان وجدت (انظر العنصر الحرج ع ح-٥).

٧-٩-٣ إن التحقيق في الحوادث له هو أيضاً دور حاسم في تحديد الثغرات والمخاوف على السلامة. ويمكن اصدار توصيات السلامة في مجرى التحقيق أو عند اكتماله. وهناك أداة أخرى مهمة هي انشاء نظام الزامي لتقديم التقارير عن الحوادث بالإضافة الى انشاء نظام للابلاغ الطوعي عن الحوادث (بدون جزاءات). ومن ضمن وسائل تحديد المخاوف على السلامة انشاء قاعدة بيانات للحوادث والوقائع، وتحليل البيانات المخزونة فيها. ومن الضروري استخدام تصنيفات وتسميات موحدة حتى يسهل تبادل المعلومات بين مختلف المنتفعين بنظام الطيران في أنحاء العالم.

٨-٩-٣ إن حل مسائل السلامة يعتمد كثيراً على السلطة المخولة لهيئة الطيران المدني. ولن يكتب النجاح لهذا العنصر الحرج الا اذا توفر تشريع أساسي وقوانين للطيران. وينبغي توفير الارشادات والاجراءات الفنية للمفتشين الفنيين وموظفي الشؤون القانونية التابعين لهيئة الطيران المدني. وينبغي توفير هذه الإرشادات قبل تحسين برنامج مراقبة السلامة حتى لا يتخذ موظفو هيئة الطيران المدني تدابير قصوى وغير متسقة.

المرفقات

المرفق (أ)

المراجع

المطبوعات التالية الصادرة عن الايكاو ذكرت في هذا الدليل، وهي تحتوي الارشادات اللازمة لترخيص ومراقبة مشغلي النقل الجوي. ولما كان برنامج الايكاو لمراقبة السلامة الجوية أصبح يتسع ليشمل تخصصات أخرى في مجال الطيران المدني، مثل المطارات ومراقبة الحركة الجوية، فان قائمة المطبوعات المرجعية الصادرة عن الايكاو ستزداد تبعا لذلك.

الاتفاقيات والوثائق المتصلة بها

اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)

البروتوكول المتعلق بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي (المادة ٨٣ مكرر) (Doc 9318)

ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي

الملحق الأول — ازة العاملين

الملحق الثاني — قواعد الجو

الملحق الثالث — خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية

الملحق الرابع — خرائط الطيران

الملحق الخامس — وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية

الملحق السادس — تشغيل الطائرات

الجزء الأول — النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات

الجزء الثاني — الطيران العام الدولي — الطائرات

الجزء الثالث — العمليات الدولية — طائرات الهليكوبتر

الملحق السابع — علامات جنسية وتسجيل الطائرات

الملحق الثامن — صلاحية الطائرات للطيران

الملحق العاشر — اتصالات الطيران

المجلد الأول — المساعدات الملاحية اللاسلكية

المجلد الثاني — إجراءات الاتصالات بما فيها اتصالات إجراءات خدمات الملاحة الجوية

الملحق الحادي عشر — خدمات الحركة الجوية

الملحق الثاني عشر — البحث والانتقاد

الملحق الثالث عشر — تحقيق حوادث ووقائع الطائرات

الملحق الرابع عشر — المطارات

المجلد الأول — تصميم وتشغيل المطارات

المجلد الثاني — مطارات طائرات الهليكوبتر

الملحق الخامس عشر — خدمات معلومات الطيران

الملحق السادس عشر — حماية البيئة

المجلد الأول — ضوضاء الطائرات

المجلد الثاني — إنبعاثات محركات الطائرات

الملحق الثامن عشر — النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو

قرارات الجمعية العمومية

القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (اعتباراً من ٨ أكتوبر ٢٠٠٤) (Doc 9848)

إجراءات خدمات الملاحة الجوية

إدارة الحركة الجوية (Doc 4444)

الأدلة والكتب الدورية

دليل مراقبة السلامة الجوية (Doc 9734)

الجزء (ب) — إنشاء وإدارة جهاز إقليمي لمراقبة السلامة الجوية

المرفق (ب)

التعاريف

إن التعاريف المستخدمة في هذا الدليل هي تعاريف مماثلة لتلك الواردة في ملاحق اتفاقية شيكاغو ووثائق الايكاو الأخرى (مثل مصطلحات الطيران المدني الدولي (Doc 9713)) أو وضعها قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية خصيصا لهذا الدليل ولأغراض اجراءات تدقيق مراقبة السلامة الجوية.

الحادثة — واقعة تتعلق بتشغيل الطائرة وتقع في أي وقت منذ صعود أي شخص على متن الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة، ويحدث خلالها لأي مما يلي:

(ب) إصابة أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة لما يلي:

— وجوده على متن الطائرة.

— احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك أي جزء ينفصل عنها.

— التعرض المباشر للفتح النفاث.

باستثناء الاصابات الناتجة عن الأسباب الطبيعية، أو التي يلحقها الشخص لنفسه أو التي يلحقها به أشخاص آخرون، والاصابات التي تحدث للراكب المتسلل المختبئ في مكان غير مخصص عادة للركاب أو أفراد طاقم الطائرة.

(ج) عندما تصاب الطائرة بتلف أو يعطل هيكلها من شأنه:

— أن يؤثر تأثيرا ضارا في قوة بنية الطائرة أو أدائها أو خصائص طيرانها.

— ويتطلب عادة إجراء إصلاحات رئيسية أو تبديل الجزء التالف.

باستثناء حالات فشل المحرك أو تلفه، عندما يقتصر التلف على المحرك أو أغظيته أو ملحقاته، والتلف الذي يقتصر على المراوح، وأطراف الأجنحة، والهوائيات، والاطارات، والفرامل، والأسطح الانسيابية أو انبعاجات السطح الخارجي الصغيرة أو الثقوب الصغيرة في السطح أو النسيج الخارجي للطائرة.

(ج) عندما تعد الطائرة مفقودة أو يتعذر الوصول اليها تماما.

ملاحظة 1 — لأغراض التوحيد الاحصائي فقط، تصنف الايكاو كل إصابة ينتج عنها وفاة في غضون ثلاثين يوما من تاريخ وقوع الحادثة إصابة مميتة.

ملاحظة ٢ — تعتبر الطائرة مفقودة حين ينتهي البحث الرسمي عنها ولم يعثر على حطامها.

المطار — مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء (تتضمن أي مبان أو منشآت أو معدات) مخصصة كلياً أو جزئياً لوصول الطائرات ومغادرتها وحركتها على سطح الأرض.

رخصة المطار — شهادة تصدرها السلطة المختصة بموجب القواعد المنطبقة وترخص بها تشغيل المطار.

دليل المطار — دليل يشكل جزءاً من ضمان السلامة الجوية في أي استخدام لرخصة المطار، ويحتوي المواد المقررة بموجب شروط الترخيص الحكومي والمواد التي يجب أن يتبعها موظفو تشغيل المطار عند أداء مهامهم.

دليل الطيران — نشرة تصدرها السلطة المختصة في الدولة أو تصدر بتفويض منها وتحتوي على معلومات الطيران ذات الصلة المستديمة واللازمة للملاحة الجوية.

ملاحظة — يشمل هذا المصطلح الشروط التفصيلية لرخصة المطار والاعفاءات والاستثناءات الممنوحة من هيئة الطيران الحكومية بخصوص شروط ترخيص المطارات.

دراسة الطيران — دراسة عن مشكلة تخص الطيران، وتحدد هذه الدراسة الحلول الممكنة وتحدد من بينها الحل المقبول الذي يتوخى السلامة.

المركبة الهوائية — أي آلة تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء على سطح الأرض.

خدمات الملاحة الجوي — يشمل هذا المصطلح إدارة الحركة الجوية، والاتصالات والملاحة والاستطلاع، وخدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية، وخدمات البحث والإنقاذ، وخدمة معلومات الطيران.

شهادة المشغل الجوي — شهادة ترخص للمشغل بتشغيل عمليات نقل جوي تجاري محددة.

الحركة الجوية — جميع المركبات الهوائية المشغلة في الجو أو في منطقة المناورات بالمطار.

خدمة الحركة الجوية — مصطلح عام يطلق على خدمة معلومات الطيران، أو خدمة التنبيه، أو خدمة إخطارات الحركة الجوية، أو خدمة مراقبة الحركة الجوية، (خدمة مراقبة المنطقة أو خدمة مراقبة الاقتراب أو خدمة مراقبة المطار).

التدقيق — استعراض منهجي وموضوعي لإطار الطيران في الدولة، الغرض منه التحقق من مدى امتثال أحكام اتفاقية شيكاغو أو القواعد الوطنية، ومدى الالتزام بالقواعد والتوصيات والاجراءات الدولية وبممارسات السلامة الجوية الجيدة.

الشخص المصرح له — الشخص الذي يصرح له مدير عام هيئة الطيران المدني أو رئيس الدولة تصريحاً خطياً بالتصرف بموجب الأحكام المنطبقة.

عضو طاقم مقصورة الركاب — واحد من أعضاء الطاقم يؤدي واجبات يسندها اليه المشغل الجوي أو قائد الطائرة لتأمين سلامة الركاب، ولكنه لا يعمل بوصفه عضواً في طاقم القيادة.

المطار المرخص — مطار حصل مشغله على رخصة المطار.

هيئة الطيران المدني — الهيئة الحكومية الواحدة أو الأكثر، بصرف النظر عن تسميتها، التي تتحمل مباشرة مسؤولية تنظيم جميع مسائل النقل الجوي المدني الفنية (الملاحة الجوية والسلامة الجوية) والاقتصادية (الجوانب التجارية للنقل الجوي).

عملية النقل الجوي التجاري — تشغيل طائرة لنقل الركاب أو البضائع أو البريد لقاء مكافأة أو أجر.

عضو الطاقم — أي شخص يكلفه المشغل الجوي بالعمل على الطائرة خلال مدة مأمورية الرحلة.

البضائع الخطرة — البضائع أو المواد التي ينطوي نقلها جوا على خطر جسيم على الصحة أو السلامة أو الممتلكات.

ملاحظة — البضائع الخطرة مصنفة في الفصل الثالث من الملحق الثامن عشر الصادر بعنوان النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو.

عضو طاقم القيادة — عضو في طاقم طائرة يحمل إجازة ويكلف بواجبات ضرورية لتشغيل الطائرة طوال مدة الرحلة الجوية.

عملية الطيران العام — عملية طيران غير عمليات النقل الجوي التجاري وغير عمليات الأشغال الجوية.

مبادئ العوامل البشرية — مبادئ تنطبق على تصميم الطائرات وترخيصها والتدريب والعمليات والصيانة، وترمي إلى تحقيق الترابط الآمن بين العنصر البشري وغيره من عناصر النظام بإقامة الاعتبار الواجب للأداء البشري.

الأداء البشري — القدرات والحدود البشرية التي لها تأثير على سلامة عمليات الطيران وأمنها وكفاءتها.

التفتيش — النشاط الأساسي في التدقيق، وهو يشمل فحص السمات المحددة لبرنامج مراقبة السلامة الجوية الذي وضعته الدولة المتعاقدة (دليل تدقيق مراقبة السلامة الجوية (Doc 9735)).

المفتش — الشخص المدرب والمرخص له القيام بعمليات التفتيش.

المحقق (في الحادثة) — شخص مكلف بناء على مؤهلاته بمسؤولية المشاركة في إجراء التحقيق ومراقبته.

الشخصية القانونية — شخص، ليس فردا واحدا بالضرورة، مكلف ومعترف به ومعين بموجب القانون.

دليل العمليات — دليل يحتوي الاجراءات والتعليمات والإشادات التي يجب أن يتبعها أفراد التشغيل عند أداء واجباتهم.

المشغل — شخص أو منظمة أو مؤسسة يعرض تشغيل طائرة أو مطار أو أي نشاط ذي صلة بالطائرات والمطارات.

استخدام الجمهور (مطار) — مطار مرخص ومتاح لجميع الأشخاص على قدم المساواة لاقلاع الطائرات وهبوطها.

التنظيم — إعطاء التوجيهات بمقتضى السلطة للمحافظة على الدرجة المستصوبة من النظام.

ملاحظة — لأغراض هذا الدليل يشمل هذا المصطلح التعليمات والقواعد والمنشورات والتوجيهات ومجموعات القوانين والشروط والسياسات والأوامر وما الى ذلك.

المسؤولية والمساءلة — تحمل المسؤولية عن تعهد أو شخص أو شيء أو عمل، وتصبح الهيئة أو الشخص أو كلاهما قابل للمحاسبة.

تحليل المخاطر ودراسة الطيران — آلية تشكل جزءا من نظام ادارة السلامة وتستخدم لتقييم المخاطر (شدة الأحداث أو عنف الأخطار واحتمال وقوعها) التي قد تتجم عن مجموعة خاصة من الظروف. وتستخدم هذه الآلية لمقارنة نتائج هذا التحليل بالنتائج المتوخاة من تطبيق أي قاعدة قياسية أو توصية أو شرط وطني، بحيث يمكن اختيار الحل الذي لا يقوض السلامة الى درجة أقل من الدرجة المستصوبة.

مقدم الخدمات — هيئة أو مجموعة مشغلين للخدمات أو مشغلين آخرون، تشكل جزءا من أنشطة الطيران ومنفصلة وظيفيا عن الهيئة التنظيمية التي ترخصها.

دولة التصميم — الدولة التي لها ولاية قانونية على الهيئة المسؤولة عن تصميم طراز الطائرة.

دولة الانتاج — الدولة التي لها ولاية قانونية على الهيئة المسؤولة عن التجميع النهائي للطائرة.

دولة الحادثة — الدولة التي وقعت الحادثة أو الواقعة في اقليمها.

دولة المشغل — الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لأعمال المشغل أو مقر اقامته الدائم.

دولة السجل — الدولة التي دونت الطائرة في سجلها.

التشريع الفرعي — قانون متفرع من التشريع الأساسي للطيران.

— انتهى —

مطبوعات الايكاو الفنية

ذات الطابع المستديم والتي تعتبر تفصيلية بدرجة كبيرة بحيث لا ينبغي ادراجها في ملحق من الملحق، أو التي تخضع للتعديل المنكر بشكل يكون معه من الصعب تطبيق العمليات المذكورة في الاتفاقية بشأنها.

الاجراءات الاقليمية الاضافية: لها وضع مشابه لوضع الاجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية من حيث أنها تعتمد من جانب المجلس، ولكنها لا تطبق الا في المناطق المعنية بها. وهي تعد في شكل موحد لأنها تحتوي على الاجراءات التي تنطبق على مناطق متداخلة أو الاجراءات المشتركة بين منطقتين أو أكثر.

تعد المطبوعات التالية بموجب ترخيص من الأمين العام وفقا للمبادئ والسياسات التي يعتمدها المجلس.

الأدلة الفنية: تقدم معلومات وارشادات للدول لشرح القواعد القياسية والتوصيات الدولية والاجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية بهدف تسهيل تنفيذها.

خطط الملاحة الجوية: تحتوي على تفاصيل الاحتياجات من التسهيلات والخدمات للملاحة الجوية الدولية في مختلف أقاليم الملاحة الجوية التابعة للإيكاو. وهي تعد بموجب ترخيص من الأمين العام على أساس توصيات الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية وعلى أساس قرارات المجلس بشأن هذه التوصيات. وتعدل تلك الخطط بصفة دورية لتعكس التغييرات في الاحتياجات وفي وضع تنفيذ التسهيلات والخدمات الموصى بها.

الكتب الدورية: تقدم معلومات متخصصة تهم الدول المتعاقدة وتشمل دراسات عن موضوعات فنية.

فيما يلي ملخص لوضع وتصنيف مختلف سلاسل المطبوعات الفنية التي تصدرها منظمة الطيران المدني الدولي بالإضافة الى وصف عام لمحتوياتها. ولا يحتوي هذا الملخص على المطبوعات المتخصصة التي لا تندرج بالتحديد في اطار أي من سلاسل المطبوعات، مثل كتالوج خرائط الطيران أو جداول الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية.

القواعد والتوصيات الدولية التي اعتمدها المجلس وفقا للمواد ٣٧ و ٥٤ و ٩٠ من اتفاقية الطيران المدني الدولي التي تسمى بالملحق لغرض التيسير. والجدير بالذكر أن التطبيق الموحد من جانب الدول المتعاقدة للأحكام الواردة في القواعد القياسية يعتبر أمرا ضروريا لسلامة وانتظام الملاحة الجوية الدولية، بينما يعتبر التطبيق الموحد للأحكام الواردة في التوصيات أمرا مستوصبا في مصلحة سلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية الدولية. وتجدر الإشارة أيضا الى أن معرفة الاختلافات بين النظم والممارسات الوطنية لدولة ما وبين ما تنص عليه القواعد القياسية الدولية يعد أمرا ضروريا لسلامة وانتظام الملاحة الجوية الدولية. وفي حالة عدم الالتزام بقاعدة قياسية دولية، فإن الدول ملزمة بموجب المادة ٣٨ من الاتفاقية بأن تخطر المجلس بأي اختلافات. كما أن معرفة الاختلافات عن التوصيات الدولية قد تكون أمرا مهما لسلامة الملاحة الجوية الدولية، وعلى الرغم من أن الاتفاقية لا تفرض أي التزام فيما يتعلق بهذا الأمر، فقد دعا المجلس الدول المتعاقدة الى التبليغ عن هذه الاختلافات بالإضافة الى الاختلافات المرتبطة بالقواعد القياسية الدولية.

الاجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية: يعتمدها المجلس لتطبيقها على المستوى العالمي. وتحتوي في معظمها على اجراءات تشغيلية من الاجراءات التي لم تصل بعد الى درجة من النضج بحيث يمكن اعتمادها كقواعد قياسية وتوصيات دولية. كما تضم المواد

ISBN 92-9194-657-5



© ICAO 2006
2/06, A/P1/100

Order No. 9734A
Printed in ICAO