



المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

البند ٦ من جدول الأعمال: التوجه المستقبلي
٦-١: تنفيذ الخطط والمنهجيات

أهمية مشاركة سلطات الطيران المدني في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية (ورقة مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

بضطلع موظفو سلطات الطيران المدني بدور مهم في ضمان السلامة من خلال الكشف عن مخاطر السلامة المحددة والمخاطر المتوطنة في النظم ومن خلال التخفيف من حدتها. فضلا عن ذلك، فإن مشاركة الموظفين المسؤولين عن التنظيم حاسمة لنجاح تخطيط وتطبيق الملاحة القائمة على الأداء وغيرها من تطبيقات تكنولوجيا الطائرات، نظراً لمسؤولياتهم ومعارفهم فيما يتعلق بعمليات الموافقات التشغيلية. وللقيام بهذه الواجبات على النحو الملائم، يتعين على الهيئات التنظيمية ضمان إجراء الاستثمارات الملائمة في المجالات التالية:

(أ) تدريب الموظفين العاملين فيها على النحو الملائم باستخدام سيناريوهات التطبيق العملية لتكنولوجيات وسياسات حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

(ب) المشاركة في أنشطة تخطيط التنفيذ؛

(ج) توفير الإشراف والمساعدة في العمليات الجارية.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٣.

١- المقدمة

١-١ لقد أدى تطبيق الملاحة القائمة على الأداء (PBN) في مختلف مراحل الرحلة إلى تحسين السلامة والكفاءة التشغيليتين عبر العالم. إلا أن الصعوبات التي تواجهها سلطات الطيران المدني (CAA) بشأن عمليات الموافقات التشغيلية والمراقبة المستمرة تعيق التقدم في تطبيق الملاحة القائمة على الأداء على الصعيد العالمي.

٢- خلفية الموضوع

١-٢ في حين أن المنافع المحتملة مهمة، تبقى هناك تحديات بارزة في مواصلة تطبيق الملاحة القائمة على الأداء. وتعد عملية صنع القرار التعاونية والتنسيق بين الهيئات التنظيمية والمشغلين ومقومي الخدمات وغيرهم من أصحاب المصلحة من الأمور الضرورية لنجاح عمليات تطبيق الملاحة القائمة على الأداء، أكان ذلك كتجربة محدودة النطاق أو تجربة على النطاق الواسع، كما هو الحال بالنسبة إلى اكتساب المعارف المطلوبة من جانب العاملين في كل تخصص محدد.

٢-٢ يجب أن يتلقى موظفو سلطات الطيران المدني الكمية المناسبة من التدريب لتوفير المعرفة التأسيسية والمتخصصة لإعداد مشاريع اللوائح والمواد الإرشادية وآليات الموافقة. وهناك حاجة إلى التوعية والتدريب أيضا للتمكن من إجراء التقييم الملائم لما يلزم من عمليات الملاحة القائمة على الأداء (ملاحة المنطقة (RNAV) والأداء الملاحي المطلوب (RNP)) والموافقة عليها. وقد يكون التدريب نهجا مختلطاً لضمان التوعية التنظيمية و التوعية بشأن السياسات العامة بالإضافة إلى التطبيق العملي باستخدام التمارين المركزة المستندة إلى سيناريوهات محددة.

٣-٢ ومع زيادة التركيز على التطبيق، تم تحديد الصعوبات التي تواجهها سلطات الطيران المدني في محافل مختلفة. ونتيجة لذلك، عمل عدد من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRG) والمجموعات الفرعية التابعة لفرقة العمل المعنية بالملاحة القائمة على الأداء ومكتب واحد على الأقل من المكاتب الإقليمية لمشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) على إيجاد الحلول المحتملة للتغلب عليها. وفي فبراير ٢٠١٢، أنشأت الايكاو "الفريق المعني بالموافقة التشغيلية على الملاحة القائمة على الأداء" (PBN OATT) لتعزيز هذه الجهود من خلال وضع دليل الايكاو للموافقة التشغيلية على عمليات الملاحة القائمة على الأداء. ومن المتوقع أن يؤدي نشر هذا الدليل إلى الاستمرار في تحسين مستوى التجانس وتعزيز القدرات التنظيمية المتعلقة بالملاحة القائمة على الأداء. ويمكن توفير التدريب في المجال التنظيمي للتأكد من أن هذا الفريق سيُعطي ما يكفي من التفاصيل من أجل نجاح أنشطة التطبيق بالإضافة إلى النشر على المنظمين والهيئات المعنية بالسياسات العامة.

٤-٢ وتستدعي الخطة العالمية للملاحة الجوية الانتباه إلى أهمية معالجة الشروط التنظيمية والتوصل إلى نظام عالمي قابل للتشغيل البيني. وبالنظر إلى تجربة العقد الماضي، من المعقول توقع تحديات مماثلة في تنفيذ تطبيقات حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) في حالة عدم الاستفادة من العبر المستخلصة من الملاحة القائمة على الأداء.

٣- التوصيات

١-٣ يُرجى من المؤتمر أن يقوم بما يلي:

أ) استناداً إلى جهود الفريق المعني بالموافقة التشغيلية على الملاحة القائمة على الأداء (PBN OATT) كأحد النماذج المتاحة، النظر في الآليات الممكنة لتحسين قدرات الدول الأعضاء على الاضطلاع بالمسؤوليات التنظيمية فيما يخص تطبيق الخطة العالمية للملاحة الجوية، بالإضافة إلى الطريقة التي يمكن من خلالها للمنظمات الإقليمية و"الدول الرائدة" (Champion States) المساعدة في هذا الصدد من خلال آليات تتضمن إعداد التدريب وتقديمه، ؛

ب) النظر في الطريقة التي يؤدي من خلالها نهج الرصد المستمر (CMA) إلى تقييم قدرات الدول الأعضاء في مجال مراقبة السلامة فيما يتعلق بحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)؛

ج) ضمان معالجة الاعتبارات المتعلقة بالموافقة التشغيلية خلال إعداد المواد الإرشادية الصادرة عن الايكاو لأغراض حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)؛

د)حث الدول على النظر في قيمة التعاون مع أصحاب المصلحة الآخرين عبر إشراك الموظفين التنظيميين خلال جميع مراحل تنفيذ تطبيقات حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)، بالإضافة الاستثمارات المكتملة في توظيف مهنيي الطيران واختيارهم وتدريبهم لأداء هذه الأدوار.