AN-Conf/13-WP/297[1]
27/9/18

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ٢٠١٨/١٠/١٩

اللجنة (أ)

البند ٤ من جدول الأعمال: تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية ودور مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية
البند الفرعي ٤-٣ : تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران لتحسين الأداء

تطور صياغة وتنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها

(ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي (IATA))

الموجز التنفيذي

تحدد ورقة العمل هذه مجالات التحسين لتطوير القواعد القياسية الجديدة وأساليب العمل الموصى بها (SARPs)، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS)، وكذلك تنفيذها من قِبل مناطق الإيكاو. وخلال التطوير وقبل اعتماده، توصي الإياتا بأن يتمّ إتاحة إكمال المواد الإرشادية بشكل صحيح بما في ذلك الإجراءات بإشعار مسبق كافٍ للسماح للدول ومقدمي الخدمات والمصنعين بأن يكونوا جاهزين وقادرين على الامتثال بتاريخ التطبيق. كما توصي بأن يتمّ وضع متطلبات تقييم التأثير والتنفيذ في وقت إعداد القواعد القياسية.

وهناك أيضاً دور رئيسي للمكاتب الإقليمية للإيكاو ومجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية في ضمان أن تكون هذه الأحكام الجديدة معروفة ومنسقة بشكل ملائم خلال عملية التنفيذ.

الإجراء: يُدعى المؤتمر الى:
أ) ملاحظة المعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛
ب) الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٣-١؛
ج) مناقشة أي مسائل ذات صلة حسب الاقتضاء.

١- المقدمة

١-١ حدثت في الآونة الأخيرة عدة حالات تعطل فيها تنفيذ الأحكام الجديدة بسبب عدم كفاية الإعداد من جانب كافة أصحاب المصلحة المعنيين أو أدى إلى ترتيبات متسرعة. وتهدف كافة القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وعملية التنفيذ المرتبطة بها إلى تحسين السلامة والكفاءة. ومع ذلك، فقد تأثرت عملية التنفيذ في بعض الحالات تأثراً كبيراً بسبب المعلومات الناقصة عن قدرة الطائرات؛ عدم توفر التوجيه الكافي مع الوقت المسبق المناسب؛ ونقص عمليات الموافقة على العمليات من قِبل بعض الجهات التنظيمية المتأثرة.

[1] الإصدارات الإنكليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية مقدمة من الأياتا.

٢ – المناقشة

٢–١ قدمت عملية وضع القواعد القياسية الحالية خدمة جيدة للطيران وهي مسؤولة عن جعله أكثر وسائل النقل أماناً. وللقواعد القياسية الجديدة وتنفيذها عواقب في جميع أنحاء نظام النقل الجوي. ويمكن أن تستفيد ممارسة تطوير القواعد القياسية؛ وإيجاد التعديلات المطبقة، والتوجيهات والتنفيذ من المراجعة من أجل تعزيز الفعّالية، وضمان أن يتمّ إخطار وإعداد كافة الأطراف الفاعلة المعنية بشكل صحيح.

٢–٢ وهناك مجال للتحسين في تقييم الأثر، وهو ما ينبغي ممارسته لدى بداية صياغة القواعد القياسية، بعد التعرف المبدئي على المشكلة التي يتعيّن حلها والحلول الأولية التي تمّت مناقشتها.

٢–٣ وبمجرد تحديد أكثر الحلول فاعلية، ينبغي استكمال العناصر اللازمة للتنفيذ والإرشاد المطلوب مع إتاحة الوقت الكافي لكافة أصحاب المصلحة (الهيئات التنظيمية ومقدمي الخدمات والمصنعين) لتخطيط الإجراءات اللازمة للتغيير وإعدادها. ويفضل أن تكون المواد الإرشادية جاهزة أثناء التشاور من خلال خطابات الدولة وأن تكون متاحة لكافة المستفيدين. وهذا من شأنه أن يتيح فهماً أفضل لأدوار كل طرف، قبل الرد على التشاور. ولذلك، فإن الردود على خطابات الدولة ستحدد الثغرات في القواعد القياسية نفسها والتوجيهات اللازمة لتنفيذها.

٢–٤ وعلى الرغم من أن التنفيذ كان بمثابة وظيفة أساسية للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، فقد يكون من المفيد إنشاء مسار إجرائي محدد للتعامل مع القواعد القياسية الجديدة، مما يضمن أن تدرك كافة الدول المعنية بشكل صحيح كيف ستؤثر هذه على العمليات في مجالها الجوي وكذلك ما هي اللوائح التنظيمية المطلوبة. كما ينبغي أن ينص على خطوات التنسيق في الحالات التي يؤثر فيها هذا التنفيذ على أكثر من منطقة واحدة. وبمجرد ما ينتهي المنظمون والمشغلون من الخطوات الأولية، يمكن تطوير خطة تنفيذ مع تواريخ، وجداول زمنية، ونقاط مراقبة متفق عليها.

٢–٥ وفي بعض حالات التنفيذ، كانت هيئات التنظيم التابعة للدولة تعمل على التشريعات والموافقات المطلوبة حتى تاريخ التطبيق. هذه هي الحالات التي قد تكون أُغفلت فيها الخطوات التحضيرية من قِبل جميع المعنيين المؤدية إلى التنفيذ. ويمكن أن تتأخر الصناعة في توفير المعلومات المطلوبة؛ وربما لا تكون هيئات التنظيم التابعة للدولة قد وضعت موافقات تشغيلية، وربما لم يخطط المشغلون أو يستعدوا لتقديمها لعمليات الموافقة. هذا الوضع يخلق إمكانية حدوث تأخيرات كبيرة، وعدم كفاءة الطرقات، وزيادة تعقيدات الامتثال.

٢–٦ وبالإضافة إلى ذلك، إذا أسيء فهم قاعدة قياسية جديدة أو مواد توجيهية مرتبطة بها أو أسيء تفسيرها أو تمّ استلامها في مرحلة متأخرة، فإن تنفيذ القاعدة القياسية الجديدة قد يؤدي إلى الارتباك ويخلق مشاكل إضافية. وفي هذا الصدد، وعند النظر في حملة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، فإن الدول التي تواجه صعوبات في مواكبة التقدم قد تتخلف أكثر إذا لم تفهم القاعدة القياسية و/أو التدابير المطلوبة لعملية الإشراف. وفي المقابل، إذا وجدت الدول المتقدمة نفسها أنها تواجه صعوبات عند تطبيق قاعدة قياسية جديدة، فقد يكون ذلك دليلاً على أوجه القصور المحتملة لعملية وضع وتنفيذ القاعدة القياسية الحالية.

٢–٧ ضمان أن تكون الصناعة قادرة على توفير الطائرات التي يمكن أن تلبي الأداء المقصود لقاعدة قياسية جديدة، وأن المنظمين على استعداد لتوفير الإشراف المناسب على القاعدة القياسية وأن يكون للمشغلين الوقت الكافي لتجهيز وتدريب الطيارين سيوفر بيئة أفضل مما يؤدي إلى التنفيذ الفعّال.

٣- الخلاصة

٣-١ تدعو الأياتا المؤتمر إلى التوصية بأن تقوم الإيكاو بما يلي:

أ) إجراء دراسة مع كافة أصحاب المصلحة بشأن كيفية دعم عملية وضع القواعد القياسية وتنفيذها بشكل أفضل؛

ب) تطوير عملية تنفيذ منقحة تتضمن تقييم مبكر للأثر ودعم التوجيه في الوقت المناسب للسماح لكافة المعنيين بإعداد أنفسهم؛

ج) وضع إجراءات لإشراك المكتب الإقليمي للإيكاو ومجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية بشكل رسمي في عملية تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الجديدة.

– انتهى –