



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند ٣٥ من جدول الأعمال: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

مجموعة واحدة من وحدات القياس للاستخدام في العمليات الجوية والأرضية

(ورقة مقدّمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه اقتراح الإمارات العربية المتحدة من أجل إعادة النظر في مسألة وجود مجموعة واحدة من وحدات القياس للعمليات الجوية والأرضية. وهي تقرّ بالقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الواردة في الملحق الخامس - "وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية" والالتباس في تطبيقها.

كما أنها تشير إلى السياقات العامة التي تتيحها قدرات إلكترونيات الطيران الرقمية الحديثة والنقلية وأثرها المحتمل على العوامل البشرية التي قد يعاني منها أعضاء الطاقم لدى تعرّضهم للتوتر أثناء عملهم بوحدات قياس لم يألفوها.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية:

(أ) أن تحيط علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) أن تشجع الدول والمنظمات الدولية على إعادة النظر في الحاجة إلى مجموعة واحدة من وحدات القياس لكي تُستخدم في العمليات الجوية والأرضية؛

(ج) أن تدعو الدول والمنظمات الدولية إلى التقدّم بتعليقاتها بشأن وضعها الخاص والمشاكل التي تواجهها فيما يتعلّق باستخدام وحدات قياس متعددة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين المتمثلين في السلامة وفي سعة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	
المراجع:	الملحق الخامس - "وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية"

١- المقدمة

١-١ مع الإقرار بأحكام الملحق الخامس باتفاقية الطيران المدني الدولي الصادر عن الايكاو - "وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية"؛ وباستخدام الدول المتعاقدة لوحدات متنوعة في السابق، تطرح هذه الورقة السؤال بشأن ما إذا كان الأوان قد آن لينظر قطاع الطيران العالمي في الحاجة إلى نظام واحد لوحدات القياس يُستخدم في العمليات الجوية والأرضية.

٢- المناقشة

١-٢ لقد اعتمدت الايكاو عبر الملحق الخامس باتفاقية الطيران المدني الدولي النظام الدولي للوحدات (SI) بوصفه وحدات القياس القياسية لجميع نواحي العمليات الجوية والأرضية للطيران المدني الدولي.^١ ولكن، في جزء لاحق من الفصل الثالث^٢ من الملحق الخامس، هناك إعفاء دائم بالنسبة إلى الوحدات غير المنتمية إلى النظام الدولي حيث ينص على ما يلي: "الوحدات غير التابعة للنظام الدولي، المدرجة في الجدول ٣-٢، يجب أن تستعمل بدلا من الوحدات الأساسية التابعة لهذا النظام، أو بالإضافة إليها" (الطن والدرجة والدقيقة والثانية والدرجة المئوية والدقيقة والساعة واليوم والأسبوع والشهر والسنة واللتز)، الأمر الذي ما يَأْذَن باستخدامها على الرغم من القاعدة القياسية الواردة في الفقرة ٣-١-١ من الفصل الثالث. وبالإضافة إلى ذلك، في الفقرة ٣-٢-٢^٣ هناك نص يقضي باستخدام مجموعة أخرى من الوحدات (الميل البحري والقدم والعقدة) غير التابعة للنظام الدولي بصورة مؤقتة مع ورود إشارة مرجعية إلى جدول وارد في الفصل الرابع^٤ لتواريخ انتهاء الاستعمال. ولكن وضع "الاستعمال المؤقت" قابل للنقاش نظرا لعدم تحديد تاريخ إنهاء له في الجدول ٤-١.

٢-٢ وبالتالي، فإنّ الدول المتعاقدة من مختلف أنحاء العالم لديها الآن الخيار بشأن استخدام وحدات النظام الدولي أو الوحدات غير التابعة لهذا النظام وقد طبقت عامة هذه أو تلك أو حتى مزيج من الاثنين (مثلا وحدات غير تابعة للنظام الدولي مع الأمتار (وهي وحدة تابعة لهذا النظام) لمدى الرؤية على المدرج (RVR)). ولكن يُطلب من الدول المتعاقدة توفير إخطار ونشر أي اختلافات عن القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق الخامس بالاتفاقية^٥.

٣-٢ عدد ضخم من الطائرات المدنية التجارية في مختلف أنحاء العالم (بوينغ وإيرباص، إلخ.) يتم تصميمها ومعايرتها أساسا لاستخدام وحدات غير تابعة للنظام العالمي من الناحية التشغيلية (الأقدام والأميال البحرية والعقد، إلخ.). ولكن، أتاح استحداث نظم إلكترونيات الطائرات الرقمية تخصيص شاشات عرض الوحدات بحيث تتكيف مع المتطلبات، ما يمكن من التنقل بين عرض المعلومات بوحدة النظام العالمي أو بوحدة غير تابعة لهذا النظام في مقصورة القيادة. ولكن سهولة التنقل هذه لها أثرها على مستوى العامل البشري بالنسبة إلى أعضاء الطاقم، لاسيما أولئك الذين تلقوا التدريب بصورة رئيسية في مجموعة معيّنة من الوحدات والذين ينتقلون الآن إلى استعمال مجموعة مختلفة من الوحدات. وحين يُضاف إلى ذلك تعقيد العمليات في الأحوال الجوية الصعبة وفي مطارات غير مألوفة، يمكن توقُّع ارتكاب الطيارين بعض الأخطاء فيما يتعلّق بالحكم على المسافة والارتفاع والسرعة، إلخ. في الطائرات التي لم يتم فيها تركيب نظام رقمي حديث لإلكترونيات الطائرات يتيح التنقل بين الوحدات، يحتاج الوضع إلى قدر كبير من التنسيق واستخدام جداول التحويل ما يؤثر مرة أخرى إلى حد بعيد على أداء أعضاء الطاقم تحت الضغط.

^١ الفقرة ٣-١-١ من الفصل الثالث من ملحق الايكاو الخامس - "وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية".

^٢ الفقرة ٣-٢-٢ من الفصل الثالث من ملحق الايكاو الخامس - "وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية".

^٣ الفقرة ٣-٢-٢ من الفصل الثالث من ملحق الايكاو الخامس - "وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية".

^٤ الجدول ٤-١ - "تواريخ انتهاء استعمال الوحدات البديلة غير التابعة للنظام الدولي" من الفصل الرابع من ملحق الايكاو الخامس - "وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية".

^٥ إجراءات تتخذها الدول المتعاقدة، تمهيد ملحق الايكاو الخامس - "وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية".

٣- الخلاصة

١-٣ على ضوء الالتباس الذي يشوب ملحق الايكاو الخامس باتفاقية الطيران المدني الدولي والأثر من حيث العوامل البشرية لاستخدام وحدات قياس متنوعة أثناء الطيران، يُقترح أن تنتظر الجمعية العمومية من جديد في الحاجة إلى وجود نظام واحد لوحدات القياس على النحو الذي تستحقه هذا الموضوع.

- انتهى -