

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند ٢: سلامة وأمن ادارة الحركة الجوية
٢-٢: ترخيص نظم ادارة الحركة الجوية من منظور السلامة

التعاون بين السلطات المسؤولة عن تنظيم سلامة الطيران

(مقدمة من أستراليا)

ملخص

تصف هذه الورقة بإيجاز التحديات التي تواجهها السلطات التنظيمية المسؤولة عن السلامة في العالم في ضوء التحديات الحالية بالنسبة للتكامل التكنولوجي، والتوزيع الوظيفي، وفصل الأنوار والمنافسة في تقديم الخدمات. وتدعو هذه التحديات الى تعزيز التعاون الرسمي بين السلطات المسؤولة عن تنظيم السلامة.

١- مقدمة

١-١ وضعت الدول على مر السنين أنواعا مختلفة من عمليات اصدار التراخيص المتعلقة بمختلف جوانب صناعة الطيران وذلك في ممارستها لدورها كحكم مستقل تجاه أمور السلامة.

٢-١ واستنادا الى النطاق ودولة التطبيق، تعرف عمليات اصدار التراخيص هذه بعدة أسماء ثابتة الى حد ما، مثل الترخيص (الصلاحية للطيران أو غير ذلك)، والاعتماد (العمليات أو غير ذلك)، ومراقبة الدخول (شركات الطيران، ادارة الحركة الجوية أو غير ذلك)، والتنفيذ (تسهيلات ادارة الحركة الجوية)... الخ.

٢- مناقشة

١-٢ تحدث حاليا تغيرات مهمة في عالم الطيران، وهي كما يلي:

٢-٢ تتولى أجزاء وحيدة من المعدات (الطائرات أو البرمجيات الالكترونية) عددا من المهام التي كانت متنوعة في الماضي — أي منفصلة ماديا ومختلفة من ناحية التقنية. وعلى سبيل المثال، يمكن لصندوق أن يقوم بتحديد الموقع والملاحة وأن يحتوي على معلومات الخرائط.

٣-٢ ومن ناحية أخرى، أصبحت المهام أكثر تعقيداً، أي تنفذ حالياً مهام كاملة بأجزاء من التجهيزات الموجودة في مكان ما في شبكة عالمية. فعلى سبيل المثال، عند استعادة تقرير عن الأحوال الجوية اليوم، قد لا يعرف المرء كم عدد الحاسبات الآلية التي تقدم هذه المعلومات بالفعل، وأي منها قام بأعدادها، وما هي الحاسبات التي سجلت المعلومات الأصلية، بغض النظر عن موقع كل منها.

٤-٢ والآن، أصبحت منظمات الطيران، التي كانت تحت سيطرة الدول مباشرة، كما في المجال العام لإدارة الحركة الجوية، أصبحت مقسمة بين مهمتين: المهمة التنظيمية ومهمة تقييم الخدمات^١.

٥-٢ هناك اتجاه قوي لاستحداث المنافسة في الجوانب العديدة لدور تقييم الخدمات (مثل إدارة الحركة الجوية (ATM) وخدمة معلومات الطيران (AIS) وخدمات الأرصاد الجوية (MET) وغير ذلك من الخدمات).

٦-٢ وتعتبر التغييرات المذكورة أعلاه ذات طبيعة هيكلية. وهناك شيء لم يتغير وهو أن استمرار قوة صناعة الطيران في العالم يعتمد كثيراً على سلامتها والتي تتوقف بدورها على قدرة الدولة في التحكيم بين المصلحة الخاصة والمصلحة العامة على نحو مستقل.

٣- استنتاج

١-٣ بما أن التغييرات الواردة أعلاه ذات طابع هيكلي وتتعدى آثارها الحدود الوطنية، يجب على الدول أن تحدث نهجها المشترك للتنظيم، إذا أرادت الحفاظ على دورها الفعال كحكام مستقلين.

٤- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٤ يدعى المؤتمر الى أن يطلب من الايكاو اعداد آليات للتأكد من وجود نقاط اتصال تعاونية رسمية ودائمة بين السلطات التنظيمية لسلامة الطيران في الدول الأعضاء بغرض ما يلي:

(أ) أن تشارك في معلومات السلامة ذات الصلة.

(ب) أن تسهل عمليات اصدار التصاريح المختلفة داخل الطيران (مثل الترخيص، والاعتماد، ومراقبة الدخول، والتنفيذ، وغير ذلك).

(ج) أن تتعاون على أساس اطار للسلامة يكون موحداً عالمياً ومنطقياً^٢.

— انتهى —

^١ تشمل الأمثلة أستراليا، ومعظم الدول الأعضاء في يوروكنترول، وكندا وجنوب أفريقيا.

^٢ انظر الورقة الأسترالية بعنوان "اطار عالمي للسلامة والأداء" الواردة تحت البند ١-٢ من جدول الأعمال (AN-Conf/11-WP/48).