



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٥: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

التنقيح رقم ١

تنفيذ تفويضات جديدة في تشغيل الطائرات

(ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا))

الموجز التنفيذي

يتم تحسين التشغيل الآمن والموثوق به لأسطول الطيران التجاري باستمرار من خلال تنفيذ قدرات جديدة للطائرات والمعدات بالإضافة إلى المستجدات الإجرائية لتشغيل مثل هذه القدرات.

تعدّ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن الإيكاو المقابلة وجدولها الزمني للتواريخ المعتمدة - السارية - المطبقة ضرورية لضمان التنفيذ المنسق عالمياً من قبل الدول للتفويضات ذات الصلة فيما يتعلق بتجهيز الطائرات وتشغيلها.

ويرتبط تحديد هذا الجدول الزمني، ولا سيما صلاحية تاريخ تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بشكل أساسي باستعداد صناعة الطيران ومشغلي الطيران لتنفيذ التفويضات التي تتطلب موارد وقدرات كافية (بما في ذلك تلك المتعلقة بسلسلة التوريد).

وقد نتج عن عملية تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للإيكاو تفويضات مثل تجهيز الطائرات بالنظام العالمي للاستغاثة والسلامة الجوية - نظام التتبع الذاتي للاستغاثة (GADSS-ADT)، وتجهيز الطائرات بنظام التوعية والتنبيه بتجاوز مدرج الإقلاع والهبوط (ROAAS). ومن الأمثلة الأخرى الانتقال من نظام رقم تصنيف الطائرات/رقم تصنيف الرصيف (ACN/PCN) إلى نظام تصنيف الطائرات/تصنيف الرصيف (ACR/PCR).

هذه كلها حالات حديثة تثبت ضرورة تحسين فعالية الجهود التي تبذلها الإيكاو للتحقق من جدوى الجدول الزمني لتنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وضمان تطبيقه بشكل متناسق عالمياً من قبل الدول، وذلك بهدف تأمين قدرة جميع أصحاب المصلحة في مجال الطيران على الامتثال، بالإضافة إلى إنشاء آلية قوية يمكن من خلالها مراعاة ديناميكيات صناعة الطيران على مر السنين والتي تضمن التوقيت المناسب بين تواريخ اعتماد القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وسرياتها وقابليتها للتطبيق.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) الاعتراف بأن مقدمي الخدمات يتحملون المسؤولية النهائية عن الامتثال، وبالتالي فهم أكثر أصحاب المصلحة تعرضاً لأوجه التباين في تنفيذ مهام سلسلة التنفيذ؛

¹ قدمت الإياتا النسخ الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

ب) التوصية بأن تنشئ الإيكاو آلية يتم من خلالها تحديد تاريخ تطبيق التفويضات الصادرة عن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في إطار جدول زمني واقعي. كما ينبغي إدراج المراقبة المناسبة للسماح بالمرونة في مواجهة الاضطرابات العالمية مثل الأوبئة.	الأهداف الاستراتيجية: ترتبط هذه الورقة بالهدفين الاستراتيجيين: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية" و"توفير الطيران لسبل التنقل السلس والميسور والموثوق به للجميع".
الآثار المالية: من غير المتوقع أن تترتب آثار مالية كبيرة على الإيكاو، نظراً لإمكانية تطوير هذا العمل من قبل الهيئات العاملة القائمة. والإيكاو مستعدة للمساهمة في تطوير الآلية المقترحة.	المراجع: قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٣، زيادة كفاءة وفعالية الإيكاو

١- المقدمة

١-١ إن تصميم الطائرات واعتمادها وإنتاجها وتشغيلها هي بطبيعتها مجالات منظمة بشكل كبير؛ فتصميم واعتماد الطائرات التجارية عملية تمتد على فترة تتراوح بين ٥ و ١٠ سنوات كحد أدنى وغالباً ما تصل إلى ١٥ عاماً، ويمتد إنتاج نوع/طرز/نسخة الطائرات عادةً على مدى ٢٥-٣٠ سنة بعد الاعتماد، وكذلك العمر المتوقع للطائرة الواحدة بعد دخولها في الخدمة. وهناك استثناءات في الجدول الزمني لإنهاء خط الإنتاج وسحب الطائرة من الخدمة بشكل دائم، لكن حدوثها لا يغير من النمط المتوسط المذكور.

٢-١ ومع هذه الدورة العمرية الطويلة لأصول الطائرة، تؤدي التغييرات التي تحكم لوائح الطيران في كثير من الأحيان إلى فرض تعديلات تؤثر على تركيب أنظمة أو معدات على متن الطائرة والمعدات الإلكترونية أثناء عملية تصنيعها الأولية وأحياناً التعديل التحديثي.

٣-١ التعديل رقم ٤٠-أ، تم تنقيحه جزئياً بموجب التعديل رقم ٤٤، والذي تم تنقيحه جزئياً بموجب التعديل رقم ٤٨ للملحق السادس — تشغيل الطائرات، الجزء الأول — النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات، فيما يتعلق باشتراط أن جميع الطائرات التي تزيد كتلتها القصوى المعتمدة للإقلاع عن ٢٧٠٠٠ كجم والتي يتم إصدار شهادة صلاحية الطيران الفردية لها لأول مرة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٤ أو بعده، يجب أن ترسل بشكل مستقل معلومات يمكن للمشغل من خلالها تحديد الموقع مرة واحدة على الأقل كل دقيقة، عندما تكون في حالة استغاثة (النظام العالمي للاستغاثة والسلامة الجوية - نظام التتبع الذاتي للاستغاثة GADSS-ADT).

٤-١ يتناول التعديل رقم ٤٧ للملحق السادس، الجزء الأول، في جملة أمور، تجهيز الطائرات بنظام التوعية والتنبيه بتجاوز مدرج الإقلاع والهبوط (ROAAS) والاعتمادات التشغيلية؛ ويجب أن تكون الطائرات ذات المحركات التوربينية التي تزيد كتلتها القصوى المعتمدة للإقلاع عن ٧٠٠ ٥ كجم، والتي يتم إصدار شهادة صلاحية الطيران الفردية لها لأول مرة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٦ أو بعده، مجهزة بنظام التوعية والتنبيه بتجاوز مدرج الإقلاع والهبوط.

٥-١ يتناول التعديل رقم ١٥ على الملحق الرابع عشر — المطارات، المجلد الأول — تصميم وتشغيل المطارات، إدخال نظام تصنيف الطائرات/تصنيف الرصيف (ACR/PCR). وقد أصبح هذا النظام، الذي حل محل نظام رقم تصنيف الطائرات/رقم تصنيف الرصيف (ACN/PCN)، ساري المفعول منذ تموز/يوليو ٢٠٢٠ وأصبح قابلاً للتطبيق بالكامل منذ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٢٤، حيث يتعين على جميع الدول الانتقال إلى المنهجية الجديدة وعلى جميع المطارات نشر تقارير تصنيف الرصيف الخاصة بها.

٢- المناقشة

١-٢ تطلبت المراجعات المتكررة عبر التعديلات المذكورة في النقطة ٣-١ من هذه الورقة سلسلة من المناقشات بين الإيكاو والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والإيكاو ومختلف مصنعي المعدات الأصلية ولجنة صلاحية الطيران (AIRP) ولجنة عمليات الطيران (FLTOSP) والدول ولجنة الملاحة الجوية (ANC) من أجل إيجاد حل وسط يمثل مزيجاً صعباً من العناصر التي يتم وضعها أثناء عملية تصنيع الطائرة أو بعدها؛ وبالإضافة إلى ذلك، لم يتحقق الامتثال للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بشكل متكامل، وقد نفذت العديد من الدول إعفاءات أدت إلى تأخير التنفيذ.

٢-٢ أشارت المشاورات بين الإيكاو والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، بمشاركة متكررة من المجتمعات التي يمثلونها على التوالي، إلى استحالة الوفاء بالتفويضات المذكورة بطريقة متسقة عبر النظام البيئي للطيران ضمن الجدول الزمني المحدد.

٣-٢ إن حالة عدم الامتثال بحكم الواقع لا تتعلق فقط بالمواعيد النهائية السابقة بالفعل، كما هو مطبق وفقاً للنقطتين ٣-١ و ٥-١، ولكن يمكن أيضاً تقديرها بشكل موثوق للموعد النهائي المستقبلي المطبق وفقاً للنقطة ٤-١.

٤-٢ وبصفة عامة، وكما يتضح من الحالات ٣-١ و ٤-١ و ٥-١ التالية، تم تحديد تاريخ للتطبيق على أساس الثقة في أن المعدات والموارد اللازمة ستكون متاحة للتنفيذ الكامل. وفي بعض الحالات، كان من شأن إجراء تحليل مناسب لسلسلة التوريد ونضج التكنولوجيا وعوامل أخرى أن يحدد جدولاً زمنياً أكثر واقعية للتنفيذ. وقد أدى غياب مثل هذه الاعتبارات إلى عدم امتثال جزء كبير من صناعة الطيران وأحياناً غالبيتها. وأدى ذلك إلى قيام الدول ببذل جهود تنظيمية غير منسقة لإيجاد حلول مقبولة لتجنب وقف تشغيل شركات الطيران. وقد أدى ذلك إلى استثمار موارد كبيرة من المنظمين والصناعة في مثل هذه الجهود. ويمكن تفادي ذلك من خلال إطار/آلية تنظيمية ملائمة قابلة للتطبيق عالمياً يمكن للإيكاو أن تنظر في تنفيذها.

— انتهى —