



منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والستون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: تعزيز معايير الإيكاو
البند ٢٠ من جدول الأعمال: زيادة فعالية الإيكاو

التنسيق والكفاءة التي ترشد عملية وضع المعايير

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي – الإياتا)

الموجز التنفيذي

بصورة تقليدية، إن العمليات التي تضمنت الانتقال من تأسيس مهمة برنامج عمل تقني إلى وضع معيار، أو ممارسة موصى بها، أو إجراء أو مواد إرشادية يمكن أن تستغرق سنوات عديدة. كما أن تطبيق هذه الأحكام يمكن أن يأخذ أيضاً وقتاً طويلاً. وغالباً ما تؤدي هذه المدة الطويلة في بعض الأحيان إلى خسارة في المنافع بالنسبة للسلامة والاقتصاد. وبالإضافة إلى ذلك، فإن التقدم المحرز في مجال التكنولوجيا والمبادرات الإقليمية غالباً ما تجتاز المعايير.

إن تحديد الأولوية والحلول مع الأخذ في الحسبان تفاعلها وأثرها طويل الأجل، يمكن أن يؤدي إلى حلّ يتسم بالمزيد من التنسيق والأمن وكفاءة التكلفة.

مع الإعراف بالمنافع التي يمكن أن توفرها التكنولوجيا للمبادرات الإقليمية والمحلية، من الأهمية بمكان الإحتفاظ بالرؤية العالمية للمعيار التشغيلي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية كأعلى مستوى إرشاد وأن يتم وضع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بطريقة تتماشى مع هذه الرؤية. ويجب أن تكون كافة القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها جزءاً من حل عالمي منسق ومستمر، استجابة لهدف مشترك للتنسيق العالمي.

تدعو ورقة العمل هذه الجمعية العمومية إلى الاعتراف بالحاجة إلى التنسيق وإعطاء الأولوية والإسراع بإعتماد القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها التابعة للإيكاو بطريقة تضمن إمكانية تنفيذ البرامج الرئيسية، مثل الخطة العالمية والمفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية من دون تأخير أو من دون معايير متضاربة للنظام وبشكل يتناسب مع ضرورة الإبقاء على مستويات ملائمة من السلامة.

¹ هذا النص مقدم من الإياتا نفسها بكل اللغات.

١ - مقدمة

١-١ تتضمّن ديباجة إتفاقية شيكاغو العبارات التالية: "... لذلك، وافقت الحكومات الموقعة أدناه على بعض المبادئ والترتيبات من أجل تطوّر الطيران المدني الدولي بطريقة آمنة ومنظمة وأن يتم تأسيس خدمات النقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص وأن يتم العمل بها بصورة سليمة واقتصادية...".

٢-١ بصورة تقليدية، فإن العمليات التي تضمّنت الانتقال من تأسيس برنامج عمل تقني إلى وضع معيار، أو ممارسة موصى بها، أو إجراء أو مواد إرشادية يمكن أن تستغرق سنوات عديدة وموارد كبيرة من الإيانات، ومن الدول ومن منظمات دولية. إن التخطيط الملائم الذي يأخذ في الحسبان الترتيب النهائي المتصور، ومرحلة الانتقال الملائمة، شيء ضروري من أجل تحقيق تكلفة معقولة لصناعة النقل الجوي من ناحيتي القدرة والكفاءة.

٣-١ في أعقاب اجتماع **COM/OPS/95** (الاتصالات/ العمليات/ ٩٥)، تطوّرت المعايير المزدوجة لنظام الاتصال المستقبلي، مما اضطر الدول وصناعة الطيران إلى إنفاق مليارات الدولارات الأمريكية على مفاهيم وتطورات النظام التي لم تبرهن أنها حلول عالمية أو فعّالة، أو أفضل طريق لتحقيق نظام إدارة حركة جوية فعّال في المستقبل. ولهذه التكنولوجيا إمكانية توفير التحسين بشأن اتصالات البيانات والصوت المتناظرة الحالية، مهما كان التطور الجزئاً الذي يعيق المطلب الأساسي لتوفير نظام عالمي منسق ومستمر. وينتج عن ذلك الإزدواجية وتكاليف غير ضرورية.

٤-١ في حال تمّ تنفيذ كافة الأنظمة المتنافسة القياسية، ستكون النتيجة، بالنسبة لشركات الطيران الدولية، زيادة في منح الشهادات والتدريب وتكاليف الصيانة وتخفيض محتمل للسلامة من خلال الأنظمة المتعددة غير الضرورية الموجودة على متن الطائرات. فالحاجة إلى أنظمة الإزدواجية تعني الفشل في التوحيد القياسي.

٥-١ توصي الإيانات بإعداد عملية، لضمان عدم تشجيع التجزؤ المحتمل عن طريق معايير النظام المزدوجة. إن أهداف المعيار التشغيلي، والخطة العالمية للملاحة الجوية وخريطة الطريق الملائمة لتنفيذ إدارة الحركة الجوية يجب أن تكون المبادئ الإرشادية الأساسية. وينبغي أن تشكّل الحدود لوضع المعايير وتنفيذ الأنظمة. وينبغي إعتبار أثر التكلفة وحاجات جماعة مستخدمي المجال الجوي من الأولويات.

٦-١ ينبغي وضع المبادئ الإرشادية التالية بهدف ضمان أن تكون معايير إدارة الحركة الجوية والاتصالات الداعمة والملاحة والاستطلاع والبنية التحتية لإدارة المعلومات مطبقة بطريقة فعّالة.

(أ) ينبغي أن تستند القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها إلى معيار موضوعي وشفاف، مثل الإستمرار العالمي والتنسيق وإمكانية توفير الخدمات المطلوبة؛

(ب) ينبغي ألا تكون القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها أكثر عبئاً مما هو ضروري لضمان مستوى الأداء ونوعية الخدمة؛

(ج) في حال تنفيذ التكنولوجيا، ينبغي ألا تقيد القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها البدائل التشغيلية أو خيارات التطبيق أو موردي المعدات بشكل كبير.

٧-١ تعترف الإياتا بأنه يجب تبني بعض العمليات لضمان أن تكون المعايير والإجراءات متينة، وأن تقي بحاجات إمكانية التطبيق العالمي، بيد أنه يجب اتخاذ بعض الخطوات لإدارة وتطوير هذه العمليات إذا ما أردنا مشاهدة المنافع الموعودة التي عرضها المعيار التشغيلي لإدارة الحركة الجوية.

٨-١ يجب تحديد الأولوية، أو مواصفات الحلول بتفهم كامل لتفاعلاتها وأثرها على مجتمع المستخدم العالمي، من أجل تفادي إزالة التنسيق، وتعدد الأطقم على متن الطائرات، والمزيد من التعقيد، وعدم الكفاءة وتكاليف غير ضرورية. إن إعطاء الأولوية لبرنامج العمل المستقبلي للإيكاو، وخطط الملاحة الجوية الإقليمية المتأتية عن ذلك، يجب أن ينشأ من المعيار التشغيلي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية وأن يكون مرتبطاً بشكل مباشر بهما.

٩-١ بعد إحراز تقدم جيد في الجانب التنظيمي من وضع المعايير، تحتاج الإيكاو الآن إلى التركيز على إعطاء الأولوية لمهام مرتكزة على المعيار التشغيلي، والخطة العالمية بالإضافة إلى تنفيذ هذه المعايير في الوقت المناسب وبتكلفة مفيدة.

٢- التوصيات

١-٢ الجمعية العمومية مدعوة إلى توصية ما يلي:

- (أ) إعطاء الأولوية لمهام برنامج العمل التقني وتنسيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الناتجة عنها، وأن تكون موجهة نحو المعيار التشغيلي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية، بشكل يتناسب مع حاجة الاحتفاظ بمستويات ملائمة من السلامة.
- (ب) تتبنى الإياتا، كمبادئ إرشادية للتطور المستقبلي، المعايير التالية:
- "١" ينبغي أن تستند القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها إلى معيار موضوعي وشفاف، مثل الإستمرار العالمي والتنسيق وإمكانية توفير الخدمات المطلوبة؛
- "٢" ينبغي ألا تكون القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها أكثر عبئاً مما هو ضروري لضمان مستوى الأداء ونوعية الخدمة؛
- "٣" في حال تنفيذ التكنولوجيا، ينبغي ألا تقيد القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها البدائل التشغيلية أو خيارات التطبيق أو موردي المعدات بشكل كبير.

— انتهى —