



الجمعية العمومية – الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند ٣٦ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد ومنقح بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

مدى استعداد الدول لتنفيذ تعديلات القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية التي دخلت حيز النفاذ

(ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي)

الملخص التنفيذي

تحتوي هذه الورقة على اقتراحات بوضع إضافة إلى عدد من الأحكام الواردة في المرفق (أ) بالقرار ٣٥-١٤. وينظر في هذه الاقتراحات في سياق تدابير تنظيم الإجراءات التي تتخذها الإيكاو عندما تستجد ظروف تمنع الدول المتعاقدة من تنفيذ تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية من حيث تواريخ سريانها.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) أن تنتظر في المواد الواردة في القسم الثاني من هذه الورقة.
(ب) أن تتخذ الإجراء المطلوب لتنفيذ الاقتراحات الواردة في القسم الثالث من هذه الورقة.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالأهداف الاستراتيجية A و D و E.
الأثار المالية:	
المراجع:	State letters 04/97, 05/80, 06/12, 07/12, 07/14, 07/18.

١- المقدمة

١-١ تنص الفقرة السابعة من منطوق المرفق (أ) - صياغة القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، من قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٤ بعنوان بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد، على وجوب تحديد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية "بما يتيح للدول المتعاقدة مهلة كافية لتنفيذها".

٢-١ علاوة على ذلك، عندما يشمل دور المشغل نفقات مالية ونفقات تتعلق بالعمالة والتوقيت لتلبية شروط القواعد والتوصيات الدولية (أو إجراءات الملاحة الجوية) الجديدة الواردة في التعديلات، فالقاعدة تقول بوجود حاجة إلى وقت كبير كي يتسنى ضمان تنفيذ هذه الشروط تنفيذًا منتظمًا وفعالًا من حيث التكاليف، ويمكن حساب هذا الوقت بالسنوات التي تمر بين تاريخ دخول هذه القواعد والتوصيات الدولية حيز النفاذ وتاريخ تطبيقها.

٣-١ وخلال هذه الفترة الزمنية الممتدة، يمكن أن يؤدي تأثير العوامل السياسية والاقتصادية والتكنولوجية الخارجية والعوامل الأخرى إلى تغييرات بارزة في التوازن المشار إليه آنفاً بين ضرورة وضع شروط تشغيلية جديدة والعواقب الاقتصادية المتعلقة بعملية تنفيذها.

٤-١ وإذا حدث اختلال كبير في التوازن، فقد يؤدي إلى ضرورة تنقيح تواريخ تطبيق تعديلات القواعد والتوصيات الدولية التي دخلت حيز النفاذ واستيفاء لمحتوياتها، كما حدث في حالة تواريخ التوحيد القياسي لتزويد الطائرات بأجهزة الإرسال اللاسلكية لتحديد الموقع عند الطوارئ.

٢- المناقشة

١-٢ في سنة ١٩٩٤، وبغية زيادة فعالية تدابير البحث والإنقاذ للطائرات المستغنية، اعتمدت الايكاو قواعد قياسية تتعلق بإلزام الطائرات بحمل أجهزة الإرسال لتحديد موقع الطوارئ (ELT)، وهي الطائرات التي تقوم برحلات جوية فوق مناطق برية معينة أو رحلات ممتدة فوق الماء. ومنذ سنة ١٩٩٩، جرى تحسين هذه القواعد القياسية وتدعيمها بشروط يلزم الطائرات التي تقوم بهذه الرحلات الجوية بحمل نظم (ELT) بحلول ١/١/٢٠٠٥.

٢-٢ مع اقتراب بداية سنة ٢٠٠٥، تأخر كثير من المشغلين في تجهيز الطائرات بنظم (ELT). وكان السبب وراء التأخير سلسلة من العوامل الخارجية منها، ضمن أمور أخرى، الغموض في تعريف المناطق البرية المعينة للدول، وكثافة العمل على إدخال تغييرات على الطائرات، والجدوى الاقتصادية لإدخال هذه التغييرات أثناء عمليات صيانة الطائرات الكبيرة، والتكاليف الباهظة لتجهيز الطائرات بذلك النظام.

٣-٢ في أوائل سنة ٢٠٠٥، كان المطلوب من الدول اتخاذ عدة تدابير مؤقتة تتعلق بشروط الايكاو الخاصة بتواريخ تجهيز الطائرات بنظم (ELT). فعلى سبيل المثال، كي يتسنى كفالة استدامة الخدمة الجوية في إقليم أوروبا، أبرم الاتحاد الروسي واللجنة الأوروبية للطيران المدني اتفاقاً بشأن تنفيذ فترة انتقالية تبلغ عاماً لاستكمال تجهيز طائرات أسطول الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية وروسيا بنظم (ELT).

٤-٢ ومضت الايكاو بدورها في استعراض اقتراحات تمديد تاريخ اكتمال تجهيز الطائرات بنظم (ELT) لمدة سنتين على الأقل كي توفر للمشغلين الوقت الإضافي اللازم لتجهيز أسطول طائراتهم بتلك النظم. وأخيرا في سنة ٢٠٠٧، تكرر تحسين القواعد القياسية المتعلقة بإلزام الطائرات العاملة بحمل أجهزة الإرسال لتحديد موقع الطوارئ وتوحيدها مع الشرط العام بحمل جميع الطائرات العاملة لنظم (ELT) بحلول ٢٠٠٨/٧/١.

٥-٢ ليست هناك ضمانات بعدم تكرار الوضع المشابه لما حدث في تواريخ تنفيذ نظم (ELT)، عندما تنفذ تعديلات أخرى للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. وبما أن الوضع على هذا الحال، يبدو القلق ظاهرا بشأن تاريخ تطبيق القواعد القياسية الصادرة عن الايكاو بشأن إمام موظفي الطيران باللغة الانجليزية في الطيران بحلول ٢٠٠٨/٣/٥، وهو الأمر الذي يتطلب من المشغلين من البلدان غير المتحدثة بالانجليزية أن ينفقوا موارد مالية كبيرة على التدريب. وعلى وجه الخصوص، ففي الاتحاد الروسي وحده يصل عدد موظفي خدمات الحركة الجوية المصرح لهم بمراقبة الحركة الجوية على الطرق الجوية الدولية إلى ما يزيد عن ٤٥٠٠ موظف بقليل. وتصل الاحتياجات المالية لتدريب واختبار هؤلاء الأشخاص على مدار السنوات الثلاث المقبلة إلى ٣٦ مليون يورو (أي أقل من خمسين مليون دولار أمريكي بقليل). ومن المنطقي افتراض إمكان العثور على بيانات من هذا القبيل عن تدريب العاملين ليس فقط في روسيا ولكن في بلدان أخرى أيضا.

٣- الاستنتاجات والاقتراحات

١-٣ في ضوء المواد الواردة في القسم الثاني من هذه الورقة، يصبح لزاما عمل الترتيبات بغية تنظيم الإجراءات التي يمكن أن تنفذ عندما تستجد الظروف التي تمنع الدول المتعاقدة من الشروع في تطبيق التعديلات المختلفة للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية التي دخلت حيز النفاذ، على نطاق واسع.

٢-٣ ولهذا الغرض نقترح ما يلي:

(أ) أن يطلب من المجلس وضع آلية تسمح برصد مدى فعالية استعداد الدول المتعاقدة لتنفيذ تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية التي دخلت حيز النفاذ واتخاذ التدابير التصحيحية بشأن تواريخ تطبيقها.

(ب) أن يضاف النص التالي إلى الفقرة السابعة من المرفق (أ) بقرار الجمعية العمومية ١٤/٣٥:

"عندما تستجد ظروف تمنع الدول المتعاقدة من الشروع في تنفيذ التعديلات المختلفة التي دخلت حيز النفاذ، على نطاق واسع خلال المدة الزمنية المقررة، يجب على المجلس أن يتخذ القرارات المتعلقة بوضع فترة انتقالية أو إجراء التنقيحات الملائمة لتواريخ تطبيق تلك التعديلات، عندما يلزم الأمر."

— انتهى —