



الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٢٥ من جدول الأعمال: أعمال متابعة مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالإستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

ترشيد نظام "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) الخاص بمنظمة الإيكاو

(عرض بواسطة منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية "CANSO")

ملخص تنفيذي

هناك مستوى كبير من عدم الالتزام بـ "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) بين الدول المتعاقدة. فمع وجود أكثر من ١٠٠٠٠ من "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs)، والتي يتسم معظمها بطبيعة تقادمية مفصلة، فإن هناك حاجة واضحة لترشيد نظام "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) وإدارته بطريقة أكثر حكمة. وتؤيد منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) القرار رقم A35-14 الذي يفيد بأنه ينبغي على منظمة الإيكاو الحد من "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) وقصرها على مجموعة ثابتة من المعايير التي يمكنها الصمود أمام تحدي الزمن. وينبغي لهذه المعايير أن تحدد متطلبات الأداء والمتطلبات الوظيفية وتلك الخاصة بمستوى النظام والتي توفر المستويات المطلوبة للسلامة وقابلية التشغيل البيئي. وينبغي تقليل "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) ذات الطبيعة التقادمية إلى الحد الأدنى، وقد يلزم تحويلها إلى مواد التوجيه المناسبة.

وبالنظر إلى الاتجاه السائد في العديد من الدول لفصل توفير "خدمات الملاحة الجوية" (ANS) عن وظيفة الإشراف التنظيمي، تكون هناك حاجة أكبر للتعاون بين المجتمع التنظيمي والصناعة التي يتم تنظيمها في تطوير وتنفيذ "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs). إذ ينبغي السماح للصناعة بصياغة ودعم المعايير وأفضل الممارسات التي تتسم بطبيعة تشغيلية/فنية وسوف تسمح بقابلية التشغيل البيئي. وينبغي أن توفر "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) الخاصة بمنظمة الإيكاو أساساً ترتكز عليه الصناعة في التوسع والتعاون حول الكيفية التي سيتم بها التعبير عن تطبيق تلك "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) بالمعايير الفنية.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الاطلاع على محتويات هذه الورقة، والإشارة إلى أن ترشيد نظام "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) الخاص بمنظمة الإيكاو يستحق أولوية قصوى في برنامج عمل الإيكاو لفترة الثلاث سنوات القادمة.

¹ وفرت CANSO هذه الورقة بجميع اللغات.

² تعتبر "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO) الصوت العالمي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM). في عام ٢٠٠٦، كان مقدمو خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) الأعضاء في "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO) تخدم ٦١% من المجال الجوي في العالم، وتتحكم في ٨٤% من حركة المرور العالمي وتشرف على ٤٤ مليون رحلة. ويشمل الأعضاء الكاملون ما يلي: Aena - أسبانيا | AEROTHAI - تايلاند | هيئة المطارات الهندية | Airservices أستراليا | الخطوط الجوية النيوزيلندية | ANS في جمهورية التشيك | ATNS - جنوب أفريقيا | ATSA - بلغاريا | Austro Control - النمسا | Avinor - النرويج | AZANS - أذربيجان | Belgocontrol - بلجيكا | CAA أوغندا | DFS - ألمانيا | DHMI - تركيا | DSN - فرنسا | EANS - استونيا | ENAV SpA - إيطاليا | دائرة الطيران الفيدرالي - الولايات المتحدة الأمريكية | HungaroControl | هيئة الطيران الأيرلندي | Kazaeronavigatsia - كازاخستان | LFV - السويد | LGS - لاتفيا | LPS جمهورية السلوفاك | LVNL - هولندا | MATS - مالطة | MoldATSA - مولدوفا | NANSO | NAMA - مصر | NATS - المملكة المتحدة | NAV كندا | NAV البرتغال | Navair - الدنمارك | OACA - تونس | Oro - ليتوانيا | PANSO - بولندا | ROMATSA - رومانيا | Sakaeronavigatsia Ltd - جورجيا | Serco | skyguide - سويسرا | Control سلوفاكيا | SMATSA - صربيا | TSEUKSA - أوكرانيا.

(ب) إدراك دور الصناعة في صياغة وتنفيذ المعايير وأفضل الممارسات.	
الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الإستراتيجية (أ) - السلامة و(د) - الكفاءة، وإستراتيجيات التنفيذ المساعدة
الأثار المالية:	لا يمكن تحديدها
المراجع:	وثيقة رقم 9848، قرارات الجمعية العمومية سارية التطبيق (بتاريخ ٨ أكتوبر ٢٠٠٤) وثيقة رقم 9866، تقرير مؤتمر DGCA المعني بالإستراتيجية العالمية لسلامة الطيران وثيقة رقم 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي

١. مقدمة

1.1 نظرًا لكونها الهيئة الدائمة المكلفة بإدارة المبادئ المبينة في "اتفاقية شيكاغو"، تعمل منظمة الإيكاو على توفير منتدى حيث تستطيع 'الدول المتعاقدة' خلاله الاتفاق على المتطلبات والإجراءات التي بحاجة إلى التوحيد القياسي. تُعرف تلك المتطلبات والإجراءات باسم "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs).

1.2 توجد "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) الخاصة بمنظمة الإيكاو علاوة على مواد التوجيه المساعدة الأخرى بالأشكال التالية:

1.2.1 المعايير - تُعرف بأنها أي تخصيص للمواصفات المادية أو التكوين أو المواد أو الأداء أو الموظفين أو الإجراءات، التي يُعتبر التطبيق الموحد لها ضروريًا من أجل سلامة أو تنظيم الملاحة الجوية الدولية، والتي سوف تلتزم بها 'الدول المتعاقدة' طبقًا للاتفاقية. وعند استحالة الالتزام بهذه المعايير، يجب إخطار المجلس بموجب المادة ٣٨ من الاتفاقية.

1.2.2 الممارسات المُوصى بها - أي تخصيص للمواصفات المادية أو التكوين أو المواد أو الأداء أو الموظفين أو الإجراءات، التي يُعتبر التطبيق الموحد لها مرغوبًا من أجل صالح سلامة أو تنظيم أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية، والتي سوف تسعى 'الدول المتعاقدة' للالتزام بها طبقًا للاتفاقية. ويُطلب من الدول إخطار المجلس في حالة عدم الالتزام بها.

1.2.3 "إجراءات خدمات الملاحة الجوية" (PANS) - تتألف من ممارسات التشغيل ومواد التوجيه المفصلة جدًا عن "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs)، ولكنها مناسبة للتطبيق على أساس عالمي. ويجب على 'الدول المتعاقدة' نشر أي اختلافات في "تشرات المعلومات الخاصة بالطيران" (AIP) الخاصة بها، عندما تكون الإحاطة علمًا بهذه الاختلافات هامة لسلامة الملاحة الجوية.

1.2.4 الكتيبات والمنشورات ومواد التوجيه الأخرى - يتم إنتاجها لتكملة "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية" (PANS)، وهذه المواد مصممة بوجهٍ خاصٍ لتسهيل التنفيذ ويتم تعديلها بصفة دورية لضمان أن محتوياتها تعكس الممارسات والإجراءات الحالية.

1.3 إن فعالية إطار "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) تتطلب التعاون في صياغتها والإجماع في الموافقة عليها، والالتزام في تطبيقها، والالتزام بعملية مستمرة من المراجعة والتحقق من الصحة. مع ذلك، ومع وجود أكثر من ١٠٠٠٠ من "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs)، التي يتسم معظمها بطبيعة تقاعدية مفصلة، هناك مستوى كبير من عدم الالتزام بين 'الدول المتعاقدة'، حسيما أكدته مراجعات "البرنامج العالمي لمراجعة الإشراف على السلامة" (USOAP). وهناك حاجة واضحة لترشيد نظام "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs).

٢. مناقشة

2.1 فيما يتعلق بصياغة "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية" (PANS)، قد قررت الدورة ٣٥ للجمعية العمومية في القرار رقم A35-14، الملحق (أ)، ما يلي:

١. "يجب تعديل" المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية" (PANS) حسب الضرورة لكي تعكس المتطلبات والأساليب المتغيرة...؛"

٢. "...، كما يجب دعم درجة مرتفعة من الاستقرار والثبات في" المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) لتمكين 'الدول المتعاقدة' من دعم الاستقرار والثبات في التنظيمات الوطنية الخاصة بها."؛ و

٣. "يجب صياغة" المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) و"إجراءات خدمات الملاحة الجوية" (PANS) بلغة واضحة وبسيطة وموجزة. وبالنسبة لأنظمة الطيران المعقدة، يجب أن تتألف "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) من نصوص عريضة وراشدة ومستقرة بحيث تحدد متطلبات الأداء والمتطلبات الوظيفية وتلك الخاصة بمستوى النظام التي توفر المستويات المطلوبة للسلامة وقابلية التشغيل البيئي. بالنسبة لتلك الأنظمة، فإن أية مواصفات فنية ضرورية لتحقيق هذه المتطلبات يجب أن يتم إلحاقها بالملاحق."

2.2 من الواضح أن الغرض من الدورة السابقة للجمعية العمومية كان يتمثل في الحد من "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) وقصرها على مجموعة ثابتة من المعايير التي يمكنها الصمود أمام تحدي الزمن. وينبغي لهذه المعايير أن تحدد متطلبات الأداء والمتطلبات الوظيفية عندما يتعلق الأمر بأنظمة الطيران. أما المواصفات الفنية التقادية أو المفصلة، فينبغي تركها لمواد التوجيه.

2.3 إن مفهوم قصر المعايير على متطلبات أو أهداف الأداء تم تأكيده بشكل أكبر في مؤتمر DGCA/06، الذي وافق من بين نتائجه الختامية على أنه "ينبغي مراجعة محتوى وطبيعة وهيكل ملاحق اتفاقية شيكاغو لضمان أن معايير الإيكاو تركز على أهداف السلامة، مع منح المزيد من المرونة للدول المتعاقدة في تحديد وسيلة التنفيذ."

2.4 لمعالجة مشكلة الالتزام، أوصى مؤتمر DGCA/06 أيضًا بتقديم تسلسل معين في هيكل "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs)، مبيّنًا في التوصية 3/1 (فقرة 2.1.d.3) أن "منظمة الإيكاو ينبغي عليها النظر بعين الاعتبار إلى التحسينات في عملية تطوير وتبني المعايير والممارسات المُوصى بها عن طريق تطوير معايير من أجل تحديد أي المعايير ذات طبيعة هامة لضمان السلامة العالمية، ولأي منها سيكون الإعلام بالاختلافات مقبولاً في حالة استثنائية فقط، وأي المعايير ذات طبيعة فنية مفصلة وينبغي تغييرها في "الممارسات المُوصى بها" أو إزالتها من "ملاحق الإيكاو" وتحويلها إلى مواد توجيهية."

2.5 تم النظر بعين الاعتبار إلى الآثار الكاملة لهذه التوصية من جانب مجلس ولجنة الملاحة الجوية، وبالنظر إلى التأثير المحتمل على عملية صياغة المعايير وتنفيذها، يتم حالياً اقتراح خطة عمل للدورة ٣٦ هذه للجمعية العمومية من أجل المساعدة في تسهيل تنفيذ "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) الخاصة بمنظمة الإيكاو من جانب 'الدول المتعاقدة'.

٣. آراء "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO)

3.1 من المؤكد أن التبني العالمي لـ"المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) أمرٌ ضروريٌ لسلامة وتنظيم وكفاءة الملاحة الجوية، ومحوري في تحقيق مفهوم "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي، الذي يُعد بمثابة رؤية تدعمها "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO). توفر "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) الأساس لقابلية التشغيل البيئي العالمي. إن تسجيل الاختلافات بواسطة الدول حسبما نصت عليه المادة ٣٨ من الاتفاقية يدمر التناسق والتكامل وقابلية التشغيل البيئي العالمي في "إدارة الحركة الجوية" (ATM). ولذلك من الهام أن يتم اتخاذ التدابير المناسبة لترشيد نظام "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) من أجل تحسين تطوير وتنفيذ "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs). وتستحق هذه المسألة أولوية قصوى في برنامج عمل الإيكاو لفترة الثلاث سنوات القادمة.

3.2 تدعم "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO) رؤية الاجتماع السابق للجمعية العمومية التي تفيد بأنه ينبغي على الإيكاو الحد من "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) وقصرها على مجموعة ثابتة من المعايير التي يمكنها

الصمود أمام تحدي الزمن، وعندما يتعلق الأمر بأنظمة الطيران، ينبغي لهذه المعايير أن تحدد متطلبات الأداء والمتطلبات الوظيفية وتلك الخاصة بمستوى النظام التي توفر المستويات المطلوبة للسلامة وقابلية التشغيل البيئي.

3.3 كما تدعم "منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية" (CANSO) أيضًا الرؤية القائلة بأن هناك مكاناً لـ "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) التي تقوم على كل من الأداء والطبيعة التقادية. ومع ذلك، ينبغي تقليل "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) ذات الطبيعة التقادية إلى الحد الأدنى. ويمكن تأكيد هذا في حالة وجود مطلب واضح لتبرير "معايير وممارسات مُوصى بها" (SARP) ذات طبيعة تقادية فيما يتعلق بالحاجة إلى التوحيد القياسي لصالح السلامة وقابلية التشغيل البيئي العالمي. وفي ظل هذا المطلب، ينبغي تحويل معايير معينة ذات طبيعة تقادية، خاصة تلك المعايير التي تنتم بطبيعة فنية مفصلة، إلى مواد توجيه.

دور الصناعة

3.4 عندما يتعلق الأمر بصياغة "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs)، من الهام إدراك أنه قد تم الآن فصل توفير "خدمات الملاحة الجوية" (ANS) عن وظيفة الإشراف التنظيمي في العديد من الدول، ومن المحتمل أن يستمر هذا الاتجاه. أما عن آثار تطوير وتنفيذ "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs)، فتتمثل في أنه يلزم وجود وضوح بخصوص أدوار ومسؤوليات المجتمع التنظيمي الذي تمثله الإيكاو، وأدوار ومسؤوليات المجتمع الذي يتم تنظيمه، أي، الصناعة المشتركة في التشغيل والتي تخضع للتنظيم.

3.5 ينبغي أن تكون هيئات الصناعة المناسبة مسؤولة عن صياغة ودعم المعايير وأفضل الممارسات التي تتخذ طبيعة تشغيلية/فنية وسوف تسمح بقابلية التشغيل البيئي. وعندما يتم التعبير عن "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) الخاصة بمنظمة الإيكاو كأهداف وظيفية على نحو مناسب، فإنها ينبغي أن توفر الأساس الذي تركز عليه الصناعة في التوسع والتعاون حول الكيفية التي سيتم بها التعبير عن تطبيق تلك "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) بالمعايير الفنية للصناعة. وسوف يوفر ذلك الفائدة الإضافية التي بها سوف تتكافأ سرعة التطوير والتنفيذ مع الاحتياجات التي يراها أصحاب المصالح في الصناعة والموارد التي يكونوا على استعداد لتخصيصها للمهمة.

3.6 ينبغي ملاحظة أن المعايير تلعب دوراً رئيسياً في تحسين السلامة وتقليل التكاليف وزيادة الإنتاجية وتطوير التكنولوجيات الجديدة، ومن ثم فإن متوسط مقدار الوقت المستغرق في تطوير وتبني هذه المعايير أصبح هاماً بشكل حيوي. وفي الوقت الحالي، نجد أن متوسط المدة اللازمة لوضع معيار داخل الإيكاو - بدايةً من تحديد الحاجة إلى نشر المعيار - يبلغ ثلاث سنوات ويمكن أن يصل إلى سبع سنوات. ويُعتبر ذلك أطول بكثير من متوسط الوقت الدوري البالغ سنة واحدة في القطاع الخاص.

٤. الختام

4.1 هناك مستوى كبير من عدم الالتزام بـ "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) بين الدول المتعاقدة. فمع وجود أكثر من ١٠٠٠٠ من "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs)، والتي يتسم معظمها بطبيعة تقادية مفصلة، فإن هناك حاجة واضحة لترشيد نظام "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) وإدارته بطريقة أكثر حكمة. وتستحق هذه المسألة أولوية قصوى في برنامج عمل الإيكاو لفترة الثلاث سنوات القادمة.

4.2 بالنظر إلى خطة العمل الممكنة المقترحة من جانب المجلس متابعةً للتوصية 3/1 لمؤتمر DGCA/06، فإن ترشيد نظام "المعايير والممارسات المقبولة" (SARPs) ينبغي أن يتضمن منهج تعاوني بين كل من المجتمع التنظيمي، الذي تمثله منظمة الإيكاو، والصناعة. وعلى وجه التحديد، ينبغي أن تكون الصناعة مسؤولة عن صياغة ودعم المعايير وأفضل الممارسات التي تتخذ طبيعة تشغيلية/فنية وسوف تسمح بقابلية التشغيل البيئي. وينبغي أن توفر "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) الخاصة بمنظمة الإيكاو أساساً تركز عليه الصناعة في التوسع والتعاون حول الكيفية التي سيتم بها التعبير عن تطبيق تلك "المعايير والممارسات المُوصى بها" (SARPs) بالمعايير الفنية للصناعة.