



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير
عن
البند ٣٦ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البند ٣٦ من جدول الأعمال مقدمة الى اللجنة الفنية لتتظر فيها.

البند ٣٦ من جدول الأعمال: نظام NextGen وبرنامج SESAR كجزء من النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية

١-٣٦ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/13، المقدمة من المجلس، والتي تقدم نظرة عامة على الأنشطة منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية وتوفر بعض الإحصاءات عن التقدم المحرز في تخطيط الملاحة القائمة على الأداء على كل من المستويين الإقليمي والوطني. ومع أن كل أقاليم الايكاو قدمت خططها الإقليمية، فإن ثلثي الدول تقريباً قدمت خططها للتنفيذ. وقد بدأت الايكاو آلية لقياس التنفيذ على نطاق عالمي. وقاعدة بيانات هذه الآلية تبين وجود تنفيذ حثيث، وإن كان بطيئاً، للملاحة القائمة على الأداء. ويمكن أن تعزى الزيادة البطيئة الى تعقيد الملاحة القائمة على الأداء والى الوقت المطلوب لاكتساب الدول الفهم الصحيح لمسائل التنفيذ والى الافتقار الى الموارد داخل الايكاو.

٢-٣٦ ولاحظت اللجنة أنه لا يمكن تجهيز كل الطائرات بسهولة بالمعدات اللازمة لاتباع إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي ولكن باستطاعتها أن تتبع نفس المسار بالإرشاد الجانبي فقط. ولذلك تقترح الورقة تعديلاً لقرار الجمعية العمومية ٢٣-٣٦ ليشمل اقتضاء حد أدنى للملاحة بالإرشاد الجانبي لكل إجراء اقتراب بالإرشاد الرأسي. وتناولت الورقة A37-WP/148، المقدمة من استراليا نفس المسألة ولكنها طلبت تعديلاً آخر للقرار ليشمل كذلك ضرورة اتباع إجراءات الملاحة بالإرشاد الجانبي فقط عندما يتعذر الوفاء بظروف تشغيلية معينة، وهو ما تمت الموافقة عليه.

٣-٣٦ وبينت ورقة العمل A37-WP/13 أن الإجراءات المقترحة للاقتراب بالإرشاد الجانبي المتسق مع المدرج يسفر عن تحسين في السلامة بما يصل الى خمسة وعشرين مثلاً، بينما يزيد الإرشاد الرأسي الإضافي هذا التحسين ثمانية أمثال أخرى. وبناء عليه فإن هذه الفائدة المبدئية في السلامة تبرر إدراج خطوة بسيطة في القرار.

٤-٣٦ وأيد الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، وفرنزويلا، التعديل المقترح بشرط ألا يعطي هذا التعديل الانطباع بأن تنفيذ إجراءات الملاحة بالإرشاد الجانبي فقط تبرر تأجيل التنفيذ النهائي لإجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي.

٥-٣٦ وبالنظر الى هذه المناقشة، تقدم اللجنة الى الجلسة العامة القرارين التاليين:

القرار ١/٣٦: الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء

لما كان الهدف الأساسي للايكاو هو ضمان الأداء الآمن والفعال لنظام الملاحة الجوية العالمية؛

ولما كان تحسين أداء نظام الملاحة الجوية على أساس متجانس عالمي النطاق يتطلب المآزره النشطة من جميع أصحاب المصلحة؛

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تقوم الايكاو على وجه الاستعجال بمعالجة المسائل المرتبطة ببدا استخدام ملاحة المنطقة (RNAV) وبالأداء الملاحي المطلوب (RNP) والتقدم في هذا المجال؛

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بواسطة السواتل (GNSS) بالنسبة إلى الطائرات الثابتة الجناحين التي توفر مستوى عالياً من الدقة للحفاظ على المسار والسرعة للإبقاء على الفصل عند المنحنيات وتوفير المرونة في ترتيب عملية الاقتراب؛

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بواسطة السواتل (GNSS) بالنسبة إلى الطائرات الثابتة الجناحين والدوارة الأجنحة على السواء بما يسمح بتخفيض الحدود الدنيا للتشغيل في المجالات المليئة بالعوائق أو المجالات التي توجد بها قيود أخرى؛

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ قد طلب من المجلس أن يعد برنامجاً لتشجيع الدول على تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي بالاستعانة بالنظام العالمي للملاحة بواسطة السواتل أو معدات قياس المسافة/أجهزة قياس المسافة وفقاً لأحكام الايكاو؛

ومع إدراك أن الهياكل الأساسية لدعم عمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي ليست متوافرة في كل المطارات، وأنه ليس بمقدور كل الطائرات حالياً أن تقوم بعملية الاقتراب بالإرشاد الرأسي؛

ومع إدراك أن دولا عديدة لديها بالفعل الهياكل الأساسية المطلوبة والطائرات القادرة على أداء الاقتراب المباشر بالإرشاد الجانبي استناداً إلى مواصفات الأداء الملاحي المطلوب وإن عمليات الاقتراب المباشر توفر تعزيزات مثبتة هامة للسلامة تفوق عمليات الاقتراب الدائري؛

ومع إدراك أن "الخطة العالمية لسلامة الطيران" قد حددت مبادرات السلامة العالمية التي ينبغي التركيز عليها عند وضع إستراتيجية سلامة الطيران للمستقبل والتي تتضمن الاستخدام الفعال للتكنولوجيا لتحسين السلامة والاتساق في اعتماد أفضل الممارسات في الصناعة والتوحيد ما بين استراتيجيات السلامة العالمية في الصناعة والمراقبة التنظيمية المتجانسة؛

ومع إدراك أن الخطة العالمية للملاحة الجوية قد حددت مبادرات الخطة العالمية للتركيز على إدماج القدرات المتقدمة للطائرات في مجال الملاحة في البنية الأساسية لنظام الملاحة الجوية، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية عن طريق تحسين التصميم وأساليب الإدارة والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية من خلال تنفيذ المغادرة الآلية القياسية والوصول الآلي القياسي بالأداء الملاحي المطلوب وملاحة المنطقة، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية لتوفير عمليات طيران أكثر اقتصاداً من ناحية استهلاك الوقود من خلال إجراءات الوصول على أساس نظام إدارة الرحلة؛

ومع إدراك أن الاستمرار في إعداد مواصفات مختلفة في مجال الملاحة قد يؤدي إلى التأثير على السلامة والكفاءة وقد تتضرر من ذلك الدول والصناعة؛

ومع الملاحظة بارتياح أن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ قد أكملت خطط التنفيذ الإقليمية للملاحة القائمة على الأداء؛

ومع إدراك أن الدول لم تُعد، جميعها، خطة لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في الموعد المحدد وهو عام ٢٠٠٩؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث كل الدول على تشغيل الطرق التي توفر فيها خدمات الحركة الجوية بملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب وإجراءات الاقتراب وفقاً لمفهوم الايكاو للملاحة القائمة على الأداء الوارد في دليل الملاحة القائمة على الأداء (Doc 9613)؛

٢- **تقرر:**

- أ) أن تكمل الدول على وجه السرعة خططها لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء لتحقيق ما يلي:
- ١) تنفيذ عمليات ملاحية المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (عند الاقتضاء) أثناء الطريق والمناطق النهائية وفقا للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة؛
 - ٢) تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV) (الملاحة الرأسية البارومترية و/أو النظام العالمي المعزز للملاحة بواسطة السوائل)، بما في ذلك إجراءات استخدام الحد الأدنى من الملاحة الجانبية، بالنسبة الى جميع نهايات مدارج الهبوط الآلية، على أن تكون هذه الفئة من إجراءات الاقتراب هي الإجراءات الأساسية أو تكون هي الإجراءات الاحتياطية لعمليات الاقتراب الدقيق بحلول سنة ٢٠١٦، على أن تكون مواعيد التنفيذ على الشكل التالي: بنسبة ٣٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٠، ونسبة ٧٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٤؛
 - ٣) تنفيذ إجراءات الاقتراب المباشر بالإرشاد الجانبي فقط كاستثناء، من الفقرة ٢) أعلاه، للمدارج الآلية في المطارات التي لا تتوفر فيها معدات محلية لتحديد الارتفاع وحيث لا توجد طائرات مجهزة بالمعدات الملائمة لعمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة عند الإقلاع ٥٧٠٠ كيلوغرام أو أكثر؛
- ب) أن تعد الايكاو خطة عمل منسقة لمساعدة الدول على تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء لضمان إعداد و/أو المحافظة على القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومادة توجيهية تتضمن منهجية منسقة عالميا لتقييم السلامة قصد تلبية الاحتياجات التشغيلية؛
- ٣- **تحث** الدول على أن تدرج في خطتها التنفيذية للملاحة القائمة على الأداء أحكاما لتنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي على جميع نهايات المدارج التي تخدم الطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة للإقلاع ٥٧٠٠ كغ أو أكثر، وفقا للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة؛
 - ٤- **تكلف** المجلس أن يقدم تقريرا مرحليا بشأن تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية، حسب الاقتضاء؛
 - ٥- **تطلب** من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تدرج في برامج عملها استعراض حالة تنفيذ الدول لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء وفقا لخطط التنفيذ المحددة وإبلاغ الايكاو سنويا بأي قصور قد يطرأ؛
 - ٦- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل قرارها ٣٦-٢٣.
- ٦-٣٦ ونظرت اللجنة في الورقة A37/WP-15، المقدمة من المجلس والتي تشرح العملية التي استخدمتها الايكاو في توقع عمل إعداد المعايير لنظام NextGen وبرنامج SESAR والشروع فيه. وأن ذلك استلزم اتباع نهج جديد بغية وضع المعايير اللازمة في الوقت المناسب، وهذا النهج ينبغي اتباعه في كل خطط تحديث إدارة الحركة الجوية في المستقبل، حتى يمكن للدول أن تحذو حذوها.

٧-٣٦ وتقدم اللجنة الى الجلسة العامة، القرار التالي لاعتماده:

القرار ٢/٣٦: تخطيط الايكاو للسلامة والكفاءة على الصعيد العالمي

لما كان تعزيز كفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصرا أساسيا في أهداف الايكاو الإستراتيجية؛
وإذ اعتمدت في القرار ٣٥-١٥، بيانا موحدًا بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة، المتصلة بنظام عالمي لإدارة الحركة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية العالمية؛
وإذ لاحظت قبول المجلس في ٣٠/١١/٢٠٠٦ للنسخة الجديدة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛
ومع إدراك أن عددا كبيرا من الدول يعد خططًا من الجيل الجديد لتحديث الملاحة الجوية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تطلب من المجلس أن يعدل الخطة العالمية للملاحة الجوية بحيث تتضمن إطارا يتيح للايكاو بسهولة تحليل ما ينجم عن خطط الدول لتحديث قطاع الملاحة الجوية من أثر على النظام العالمي وأن يتخذ، بعد ذلك، ما يلزم من إجراءات مناسبة لضمان المواعمة على الصعيد العالمي.
- ٢- تدعو الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وصناعة الطيران الى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية للتخطيط للأنشطة وتنفيذها.
- ٣- تحث الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على توفير الدعم اللازم للتنفيذ المنسق للخطة العالمية للملاحة الجوية لتقادي ازدواجية الجهود.
- ٤- تحث الدول التي هي بصدد وضع الجيل الجديد من الخطط بغرض تحديث الملاحة الجوية أن تطلع الايكاو في حينه على تلك الخطط بغرض تحليلها وتقييمها لضمان المواعمة والاتساق على الصعيد العالمي.
- ٥- تكلف المجلس بضمان تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية بشكل مستمر في ضوء التطورات التشغيلية والفنية الأخرى، وذلك بالتعاون الوثيق مع الدول والجهات المعنية الأخرى.

٨-٣٦ ونظرت اللجنة في الورقة A37-WP/179 التي تشرح التقدم الذي أحرزته الصين وخطتها في تطوير النظام العالمي للملاحة بواسطة السوائل وفي تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء. كما أنها تدعو الايكاو الى أن تدرج في الملحق ١٠ الأحكام المتعلقة بالنظام الصيني للملاحة بواسطة السوائل المعروف باسم بي دو (البوصلة)، بغية كفاءة الانتقال في المستقبل بطريقة متسقة وآمنة وفعالة من حيث التكلفة وسهلة.

٩-٣٦ وأحاطت اللجنة علما بالافتراحتات الواردة في الورقة A37-WP/179 واتفقت على إحالتها الى المجلس لإدراجها في برنامج عمل السنوات الثلاث عندما يصبح التمويل متاحا من صندوق سلامة الطيران.

١٠-٣٦ ولاحظت اللجنة أنه فيما نتحرك نحو نهج قائم على الأداء في تطوير المعايير والممارسات الموصى بها، قد يظل الملحق العاشر بحاجة الى تعديل لأسباب الاتساق والتشغيل المشترك، وبالتالي، سوف يتم لفت انتباه الايكاو بالطريقة العادية الى معايير القابلية للتشغيل المشترك هذه، وعلى هذا الأساس، اختتم رئيس اللجنة مناقشة ورقة العمل.

١١-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/184، المقدمة من الصين أيضا، التي قدمت معلومات عن نظام (بي دو) الصيني للملاحة بواسطة السواتل، وتشرح تاريخ هذا النظام وتعزيزه المقترح وتطوره، وهو رابع أكبر نظام سواتل في الوجود. وأحاطت اللجنة علما بالنظام الصيني، وذكرت أن المواد المناسبة، حيث تلزم، سوف تدرج في وثائق الايكاو لكفالة القابلية للتشغيل المشترك في اطار النظام العالمي للملاحة بواسطة السواتل.

١٢-٣٦ واستعرضت اللجنة الورقة A37-WP/202، المقدمة من الاتحاد الروسي والتي أبرزت العدد الضخم من برامج التحديث الجارية حاليا أو التي هي قيد المراحل الأخيرة من التخطيط، والتي يمكن أن تعرّض القابلية للتشغيل المشترك للخطر، بدون وجود المراقبة الإشرافية. وحثت الورقة الايكاو على اتخاذ تدابير لتنسيق البحث والتطوير الداعمين لمختلف برامج تنظيم الحركة الجوية من أجل اكتشاف الاختلافات في المراحل المبكرة.

١٣-٣٦ وطلبت الورقة أيضا من الايكاو إنشاء هيئة خاصة لتنسيق أنشطة الدول في تحديث إدارة الحركة الجوية، وبالتحديد لمعالجة المشاكل المشتركة وصياغة اتفاق بين الدول.

١٤-٣٦ ولاحظت اللجنة أن انتقال الايكاو الى المعايير القائمة على الأداء تتناول العديد من النقاط التي أثارها الورقة وأن أنشطة مثل عملية المائدة المستديرة للمعايير، والتحديث المزمع للخطة العالمية للملاحة الجوية، سوف تعالج الدعوة الى إنشاء هيئة خاصة لتنسيق برامج الدول لتحديث إدارة الحركة الجوية.

١٥-٣٦ وجرى الإعراب عن أن التعاون بين الأقاليم وضمن الأقاليم ستكون له أهمية خاصة في هذا المجال.