

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٣ : بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

متابعة تطور الخطة المشتركة بين الجزائر وأسبانيا وفرنسا
والمغرب والبرتغال (خطة AEFMP)

(وثيقة مقدمة من فرنسا نيابة عن الأعضاء في خطة AEFMP المشتركة^٢)

<p>ملخص</p> <p>تسعى خطة AEFMP المشتركة التي وضعتها كل من الجزائر وأسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال الى تجانس الخمسة نظم للملاحة الجوية للدول الأعضاء في الخطة. تعرض الوثيقة باختصار تاريخ الخطة والنتائج التي تم التوصل اليها طوال تواجدها اضافة الى الخطط السابقة EFP/AEFMP.</p>
<p>المراجع</p> <p>التوصيتان ١٣/١ و ١/٤ من تقرير المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية.</p>

١ - مقدمة

١-١ ان التنسيق الاقليمي بين البلدان المجاورة عنصر هام لضمان التنفيذ اليسير لنظم CNS/ATM الحديثة والتعامل مع التطور المستمر لنظم الملاحة الجوية عبر الحدود فيما بين الأقاليم التابعة للايكاو.

٢-١ لهذه الغاية، أصدر مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر التوصية ١٣/١ التي تشجع مجتمع ادارة الحركة الجوية على دراسة امكانية تطوير آلية لتنفيذ التطبيقات المشتركة فيما بين الأقاليم. كما أكدت التوصية ١/٤ على ضرورة أن تُطور الايكاو آلية للتنسيق الاقليمي، وأن تشارك في الأنشطة الاقليمية، وأن تحت الدول على انشاء لجان لتنسيق نظم CNS/ATM.

^١ قدمت فرنسا النسخ باللغات الانجليزية والفرنسية والأسبانية.

^٢ الجزائر، أسبانيا، فرنسا، المغرب، البرتغال.

٣-١ ان خطة AEFMP المشتركة مثال ممتاز على التنسيق الناجح الاقليمي الفرعي وفيما بين الاقاليم، للبلدان المجاورة، والتي ترمي الى تجانس العديد من نظم الملاحة الجوية بغية النهوض بالسلامة والسعة.

٢-٢ خطة AEFMP المشتركة

١-٢ اعتمدت منظمات الملاحة الجوية لأسبانيا وفرنسا والبرتغال في عام ١٩٩٠ "خطة EFP". وكانت هذه الخطة مصممة بحيث يتم تجانس نظم الملاحة الجوية للبلدان الثلاثة عن طريق تبادل البيانات والموارد مع الأخذ في الاعتبار برامج يوروكنترول القائمة والتي ترمي الى تجانس نظم الملاحة الجوية الأوروبية.

٢-٢ تم التوصل في عام ١٩٩٠، عقب سنة أعوام من التعاون بين أسبانيا وفرنسا والبرتغال، الى قرار توسيع نطاق خطة EFP كي تضم الجزائر والمغرب لتصبح "خطة AEFMP".

٣-٢ كل خطة منهما عملت في البداية بشكل متوازن وساهمت في تقدم وتجانس نظم ادارة الحركة الجوية. كما أدت الخطتان الى تنسيق أفضل في المجالات الجوية للخمسة بلدان. وبناء على ذلك، اعترفت منظمة يوروكنترول بهاتين الخطتين في عديد من الأحوال كنماذج اقليمية للتنفيذ.

٤-٢ اعتمدت اللجنتان التوجيهيتان لخطة EFP وخطة AEFMP في عام ٢٠٠١ توحيد الخطتين في شكل "خطة AEFMP مشتركة". وكان السبب الرئيسي لذلك هو تحقيق الخطين لأهداف خطة EFP، وتحسين نظم الجزائر والمغرب. وكما هو الحال مع الخطين السابقين، شاركت منظمة يوروكنترول كمراقب.

٥-٢ ان الأهداف الرئيسية لخطة AEFMP المشتركة هي:

(أ) تجانس تقديم خدمات الحركة الجوية بين الخمس دول في اطار البرنامج الأوروبي لادارة الحركة الجوية (EATMP)، وتجانس التعاملات بين الخمس الدول وأقاليم أخرى، مع الأخذ في الاعتبار حاجات الحركة المتزايدة وتحسين التدفق والحفاظ على المستويات اللازمة من السلامة والكفاءة.

(ب) الوصول الى الحد الأمثل في استخدام الاستطلاع والانتفاع به بواسطة تحديث التجهيزات، وتركيب تسهيلات جديدة أو تقاسم بيانات رادار الاستطلاع الثانوي.

(ج) الوصول بالحد الأمثل للتغطية اللاسلكية واستخداماتها بواسطة تحديث التجهيزات وتركيب تسهيلات جديدة أو تقاسم خدمات المحطات اللاسلكية لصالح مراكز المراقبة الجوية المجاورة.

(د) تحسين الاتصالات الصوتية بين وحدات مراقبة الحركة الجوية المجاورة بتطبيق وظائف مثل الاشتراك في الشبكة أو الاشارات الموحدة.

(هـ) جعل اتصالات ادارة الحركة الجوية أكثر كفاءة وتوسيع نطاق تبادل البيانات بين أجهزة الكمبيوتر عن طريق تطبيق مواصفات مشتركة وتركيب أجهزة حديثة.

(و) مواعاة تطوير وتنفيذ العديد من المكونات الفنية لنظم مراقبة الحركة الجوية عن طريق اعتماد قواعد ومواصفات مشتركة.

ز) تحسين ادارة الحركة الجوية عن طريق تطبيق طرق جوية جديدة وهياكل جديدة للمجال الجوي، واجراءات مشتركة ودعم للنظم المناسبة.

٦-٢ وفقا لفسفة الخطة الأوروبية للتوحيد والتنفيذ لمنظمة يوروكنترول، فان هذه الخطة قد أدت الى انشاء الخطة الاقليمية المشتركة AEFMP للتوحيد والتنفيذ. وتصف هذه الوثيقة أهداف الخطة والاجراءات التي يتعين القيام بها اضافة الى الوضع الراهن.

٧-٢ يشتمل هيكل خطة AEFMP المشتركة على لجنة توجيهية، تتكون من رؤساء الملاحة الجوية (تمثل معظم الدول من قبل مقدمي خدمات الملاحة الجوية بها) تكون مسؤولة عن تقديم التوجيهات العامة والارشادات بشأن المهام، ومجموعة عمل تقوم بتنسيق الاجراءات، ومجموعات فرعية تشغيلية وفنية مكونة من موظفي تشغيل وفنيين مسؤولين عن تنفيذ الاجراءات. ويقوم فريق مهام دائم بتقديم تقارير الى المجموعة الفرعية الفنية والتنسيق مع هيئات الاتصالات بغية ضمان نوعية الخطوط الدولية.

٨-٢ ان خطة AEFMP المشتركة مطبقة بشكل تام حاليا، كما قد تم التوصل الى حل لمعظم الصعوبات التشغيلية والفنية في التنسيق بين ساحلي البحر الأبيض المتوسط الغربيين من خلال هذه الخطة.

٣- أهم إنجازات خطة AEFMP المشتركة وخطة EFP/AEFMP

١-٣ كانت الخطة، كما ورد أنفا، مطبقة سواء في شكلها الحالي أو في شكل خطتي EFP/AEFMP لمدة ١٤ سنة. وكانت رحلات الطيران عبر الحدود الوطنية بين البلدان المجاورة تسلّم عند مباحة قدرها ٣٠ ميلا بحريا في معظم الحالات. وكانت الاتصالات بين مراكز المراقبة الجوية تقوم أساسا على وصلات من نقطة الى نقطة ولم يكن يوجد تعاون لتحسين التغطية اللاسلكية أو الرادارية تقريبا. ومنذ ذلك الحين، يعود الفضل الى خطة AEFMP في تحسن الوضع في المنطقة كما يرد في النقاط التالية.

٢-٣ الزيادة في سعة ادارة الحركة الجوية.

١-٢-٣ كان الفصل الراداري في بداية تطبيق خطة EFP (في بداية التسعينات) عند الحدود الوطنية لمنطقة AEFMP حوالي ٣٠ ميلا بحريا. وبعد أكثر من عقد من التنسيق وتبادل بيانات الرادار وتحسين الاتصالات، خفض الفصل الراداري الى ١٠ أميال بحرية بين البلدان الأوروبية الثلاثة و ٢٠ ميلا بحريا بين المغرب وأوروبا. كما تم تنفيذ التحويل الصامت في العديد من المناطق.

٣-٣ الاتصالات اللاسلكية.

١-٣-٣ تحسنت التغطية اللاسلكية للعديد من مراكز مراقبة المنطقة وذلك عن طريق تقاسم مواقع الاتصالات اللاسلكية مما يمكن البلد من تطبيق العمل بتردد في بلد آخر تابع لخطة AEFMP، مما يحسن الموارد وينهض بالتغطية. ويتم حاليا تقاسم خمسة مواقع لاسلكية بين الدول المتجاورة، ويتم تطبيق العمل حاليا بموقعين اضافيين.

٤-٣ الاتصالات الصوتية بين مراكز مراقبة المنطقة.

١-٤-٣ كانت الاتصالات في عام ١٩٩١ بمنطقة AEFMP من نقطة الى نقطة استنادا بشكل رئيسي الى وصلات المحلية بالبطارية. وتطبق حاليا خطوط R2 لخدمات الحركة الجوية بين كل زوج من المراكز باستثناء مركز مراقبة

المنطقة للجزائر، الذي يتم انشاؤه حاليا. وأزيلت خطوط البطارية المحلية في معظم الحالات، وتوجد خطة حاليا للقضاء عليها تماما في اطار زمني قصير أو على الأجل المتوسط.

٣-٤-٢ أخيرا، بدأ التنسيق في اطار خطة تنفيذ اشارات QSIG.

٣-٥-٥ وصلة البيانات بين مراكز المراقبة الجوية.

٣-٥-١ في عام ١٩٩٠، في المرحلة الأولى لخطة EFP، لم يكن هناك تبادل للبيانات مباشرة (OLDI) بين بلدان منطقة AEFMP. أما الآن فوصلات تبادل البيانات مباشرة تستخدم بشكل موسع بين مراكز المراقبة الجوية المجاورة لأسبانيا وفرنسا والبرتغال، ويتم حاليا تطبيق ذلك بين مركزي مراقبة المنطقة للدار البيضاء والجزائر والمراكز المجاورة لهما في أسبانيا وفرنسا والبرتغال.

٣-٦-٦ شبكات البيانات.

٣-٦-١ ان شبكات أسبانيا وفرنسا والبرتغال متصلة ببعضها البعض وبكل الشبكات المجاورة. ويتيح ذلك تخفيض التكاليف نظرا للقضاء على الوصلات من نقطة الى نقطة وللارسال الفعال للبيانات (بيانات الرادار، خطط الطيران، التبادل المباشر للبيانات...). وتخطط كل من المغرب والجزائر لوضع خطة مشتركة من شأنها كذلك أن تكون متصلة بالشبكات الأوروبية.

٣-٦-٢ يتم التنسيق للانتقال من بروتوكول X.25 الى IP لهذه الشبكات من خلال الخطة، مع ضمان أن اختلاف التوقيت لن يؤدي الى خسارة في الجدارة أو السعة ولن يؤدي الى التأثير على السلامة.

٣-٦-٣ ينظر حاليا في خطة لوضع شبكة بيانات للتقسيم الوقتي متعدد الأطراف بالنسبة للمنطقة بأكملها. والغرض منها هو التخفيض بشكل كبير من الخطوط من نقطة الى نقطة وزيادة السعة في نفس الوقت الذي تنخفض فيه التكلفة، دون التأثير على السلامة، ومع اعتبار أن الجدارة تكون مرتفعة عن وضعها حاليا بالنسبة للنظام. كما تدرس حاليا الاتصالات الصوتية متعددة الأطراف من خلال شبكة الارسال المتعدد بالتقسيم الزمني.

٣-٦-٤ فيما يرتبط بالشبكة الثابتة لاتصالات الطيران (AFTN)، تم تطبيق اتصالات شبكة الايكاو المشتركة لتبادل البيانات (CIDIN)، وتساعد الخطة حاليا على الانتقال بشكل يسير الى نظام تبادل رسائل خدمات الحركة الجوية (AMHS)، مع الأخذ في الاعتبار الخطط الانتقالية المختلفة في العديد من البلدان.

٣-٧-٧ تقاسم الرادار.

٣-٧-١ أدى تقاسم بيانات الرادار بين مراكز المراقبة الجوية المجاورة الى تحسين تغطية الرادار بشكل كبير في المنطقة بكلفة منخفضة مما يتيح أن يكون نظام الاستطلاع جديرا بالثقة مع زيادة السعة.

٤- تنسيق وتوطيد خطة AEFMP المشتركة

٤-١ اضافة الى الانجازات الفنية والتشغيلية التي ذكرت سابقا، أثبتت خطة AEFMP المشتركة أنها مثال جيد على التنسيق في تبادل المعلومات والمعرفة. اضافة الى ذلك، شهدت العلاقات بين البلدان المجاورة المشتركة تحسنا نتيجة هذه التدابير.

٢-٤ بعد ١٤ عاما من العمل المشترك - بدءا من رؤساء الطيران المدني الى المستويات التشغيلية والفنية، كانت احدى المزايا الهامة (حتى ولو تعذر قياسها) هي تبادل المعلومات والمعرفة مما يفيد كل عضو، كذلك العلاقات الشخصية الممتازة بين المديرين والفنيين وموظفي التشغيل، مما أتاح ادراكا أفضل، وتنسيقا أسرع وأكثر كفاءة، واتصالا مباشرا على مختلف المستويات لتوفيق أوجه النظر أو عندما تطرأ مشاكل.

٥- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٥ الجمعية العمومية مدعوة لما يلي:

- (أ) الاحاطة علما بالمعلومات الواردة في هذه الوثيقة.
- (ب) الاعتراف بالمساهمة الكبيرة التي قدمتها خطة AEFMP المشتركة في تطوير نظم الملاحة الجوية في البلدان الأعضاء بها.
- (ج) تعزيز التعاون بين البلدان والأقاليم المجاورة بغية تيسير التطور المستمر لنظام ملاحه جوية عالمي.
- (د) الاحاطة علما باستعداد بلدان خطة AEFMP المشتركة لتبادل استنتاجاتها مع جميع الدول المهتمة بإنشاء اطار اقليمي فرعي للتعاون، لكي يستفيد نظام الملاحة الجوية بأكمله.

— انتهى —