



منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الفنية

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

تأثير التكنولوجيات الجديدة لادارة الحركة الجوية على الدول النامية

(مقدمة من ٢١ دولة متعاقدة^٢، أعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)

<p>ملخص</p> <p>تعرض هذه الوثيقة اعتبارات مرتبطة بالحاجة لأن يتم بطريقة دقيقة ومتوازنة تقييم المتطلبات التشغيلية والحلول التي يتعين تطبيقها بغية تحقيق ادخال مفهوم تشغيلي عالمي لادارة الحركة الجوية، مع وضع الخصائص المحددة لكل اقليم وللدول في الاعتبار.</p>
<p>المراجع</p> <p>تقرير المؤتمر العالمي الحادي عشر للملاحة الجوية. الخطة العالمية للملاحة الجوية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، الوثيقة ICAO Doc 9750.</p>

١ - مقدمة

١-١ أقر المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/11) (مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣) التوصية ١٠/١ - حالة الخطة العالمية للملاحة الجوية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (Doc 9750).

^١ قدمت لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية النص الاسباني.

^٢ الأرجنتين، أروبا، بوليفيا، البرازيل، شيلي، كولومبيا، كوستاريكا، كوبا، الجمهورية الدومينيكية، اكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، أورغواي، فنزويلا.

٢-١ تبين التوصية المذكورة أعلاه أنه ينبغي أن تعتبر الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (Doc 9750) مصدر تحفيز، لكنها في الوقت ذاته تتيح التكيف الإقليمي أو المحلي للوفاء بكفاءة بالاحتياجات الإقليمية والوطنية.

٢- التحليل

١-٢ يتوجه المفهوم التشغيلي لإدارة الملاحة الجوية نحو النتائج، مما يعني أننا يجب أن نضمن الامتثال لما نتوقعه الأطراف المختلفة المعنية فيما يتعلق بالسلامة والكفاءة والتكاليف.

٢-٢ استنادا إلى المتطلبات المسبقة للأداء، من المهم جدا أن تحدد بأوضح ما يمكن التجهيزات والخدمات والنظم التي ستكون ضرورية لكي يتمكن عدد معين من الطائرات من الطيران بسلامة عبر الفضاء الجوي والتحرك بمزيد من الكفاءة في محطات الطيران.

٣-٢ يجب أن تكون العلاقة بين التطور التكنولوجي والمتطلبات منطقية ومتوازنة على نحو ملائم. وإذا كان التحسين التكنولوجي قد عزز العمليات في الماضي، فمن الضروري تغيير موضع تركيزنا لكي تلبى الاحتياجات التشغيلية عن طريق التطور التكنولوجي. وسيكفل هذا الرأي الجديد الاستخدام الأمثل للموارد البشرية والمالية بغية تحقيق نظام للملاحة الجوية يعمل بكفاءة وإنتاجية.

٤-٢ أعلن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/11) أن الدول والأقاليم تختلف فيما بينها ولها احتياجات مختلفة تتطلب حولا متنوعة. وهذه هي إحدى الخصائص الجوهرية للمفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية ويجب علينا أن نضع في الاعتبار على الدوام أنه، بينما يمكن أن يحتاجوا في بعض الأماكن إلى نظم متشعبة لإدارة الحركة الجوية بغية الامتثال للمتطلبات التشغيلية الناشئة عن كمية ضخمة من الحركة الجوية يمكن، في أماكن أخرى، لحلول أبسط تستند إلى تحقيق الاتساق والتعاون الإقليمي أن تقدم اجابات مرضية في الأجل القصير أو المتوسط.

٣- الاستنتاجات

١-٣ إن الاجراءات التي تتخذها دولة أو مجموعة من الدول أو اقليم محدد لحل المشكلات الفريدة التي تواجهها بسبب زيادة الحركة الجوية يمكن اعتبارها مفيدة. وعلى الرغم مما ورد أعلاه، لا ينبغي نقل تجارب الآخرين بهيكلها الأصلي، نظرا لأنه من المهم أن يوضع في الاعتبار أن المتطلبات المحددة تحتاج إلى حلول محددة أيضا للدولة أو مجموعة الدول أو الإقليم المعين.

٤- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٤ يرجى من الجمعية القيام بما يلي:

(أ) الاحاطة علما بهذه الوثيقة.

(ب) الاقرار بأن الدول والأقاليم تختلف فيما بينها، وبأن لكل دولة أو اقليم خصائص واحتياجات مختلفة لإدارة الحركة الجوية، وبأن مشكلاتها تحتاج إلى حلول مختلفة.