AN-Conf/12-WP/162
29/11/12

المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

تقرير عن الجزء العام
المقدم إلى المؤتمر

ملاحظة – بعد إزالة هذا الغلاف ينبغي وضع هذه الورقة في المكان الملائم من ملف التقارير.

كتاب إحالة

إلى: رئيس لجنة الملاحة الجوية

من: رئيس المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

أتشرف بأن أرفع إليكم تقرير المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية الذي انعقد في مونتريال من ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢.

العميد المتقاعد أوسكار داربي

رئيس المؤتمر

مونتريال، ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

فهرس المحتويات

الصفحة

قائمة التوصيات iii-1

وقائع المؤتمر iv-1

١- مدة الانعقاد iv-1
٢- التمثيل iv-1
٣- هيئة الرئاسة iv-1
٤- الأمانة iv-1
٥- اعتماد جدول الأعمال iv-1
٦- ترتيبات العمل iv-2
٧- الكلمات الافتتاحية
٧-١ رئيس مجلس الايكاو iv-2
٧-٢ رئيس لجنة الملاحة الجوية iv-5

قائمة المشاركين v-1

جدول أعمال المؤتمر vi-1

مسرد المصطلحات vii-1

تقرير المؤتمر

البند ١ من جدول الأعمال: المسائل الاستراتيجية التي تعالج موضوع التكامل بين النظم وتشغيلها البيني وتنسيقها، وصولاً إلى مفهوم "المجال الجوي الواحد" للطيران المدني الدولي 1-1

البند ٢ من جدول الأعمال: عمليات المطارات – تحسين أداء المطارات 2-1

البند ٣ من جدول الأعمال: التشغيل البيني والبيانات – من خلال إدارة عالمية للمعلومات القابلة للتشغيل البيني على مستوى المنظومة 3-1

البند ٤ من جدول الأعمال: السعة والكفاءة المثالية – من خلال إدارة الحركة الجوية التعاونية والعالمية 4-1

البند ٥ من جدول الأعمال: كفاءة مسار الطيران – من خلال العمليات القائمة على المسار 5-1

البند ٦ من جدول الأعمال: التوجه المستقبلي 6-1

قائمة التوصيات

١/١ مشروع النسخة الرابعة من خطة الملاحة الجوية العالمية (Doc 9750, GANP) 1-1
٢/١ التنفيذ 1-2
٣/١ الإرشادات بشأن إعداد دراسات الجدوى 1-2
٤/١ الهيكل 1-3
٥/١ دقة ضبط المرجع الزمني 1-3
٦/١ المسائل المرتبطة باتصالات البيانات 1-3
٧/١ إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي 1-4
٨/١ ترشيد النظم اللاسلكية 1-4
٩/١ إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي الفضائي 1-5
١٠/١ الاستطلاع التابع التلقائي – شبكات البيانات اللاسلكية المنظمة ذاتيا 1-5
١١/١ خريطة الطريق الخاصة بالتشغيل الآلي 1-5
١٢/١ تطوير الموارد من طيف ترددات الطيران 1-6
١٣/١ الاستخدام المحتمل لتخصيصات الطيف بالأقمار الصناعية الثابتة لغرض التشغيل الآمن لنظم الطائرات الموجهة عن بعد 1-7
١٤/١ توافر وحماية الطيف للمحطات ذات الفتحات الصغيرة جدا في الأجل الطويل 1-8
١٥/١ رصد الأداء وقياس نظم الملاحة الجوية 1-8
١٦/١ اعتبارات الانتفاع والإنصاف 1-9

١/٢ حزم التحسينات في منظومة الطيران المتعلقة بسعة المطارات 2-5
٢/٢ إعداد أحكام الايكاو بشأن خدمات الحركة الجوية المشغلة عن بعد 2-5
٣/٢ أمن نظم الملاحة الجوية 2-6
٤/٢ الإدارة المثالية لفصل الاضطراب الظلي 2-6
٥/٢ الملاحة القائمة على الأداء لتنفيذ العمليات في المنطقة النهائية وعند الاقتراب 2-6
٦/٢ إعداد أحكام الايكاو اللازمة للملاحة القائمة على الأداء لتنفيذ العمليات في المنطقة النهائية وعند الاقتراب 2-7

١/٣ حزم تحسينات الايكاو في منظومة الطيران المتعلقة بتحسين الأداء من خلال تطبيق إدارة المعلومات على مستوى المنظومة 3-4
٢/٣ إعداد مفهوم عالمي لإدارة المعلومات على مستوى المنظومة 3-4
٣/٣ إعداد أحكام الايكاو المتعلقة بإدارة المعلومات على مستوى المنظومة 3-5
٤/٣ دعم الدول والصناعة لإدارة المعلومات على مستوى المنظومة 3-5
٥/٣ الأداء التشغيلي من خلال معلومات الطيران والمعلومات عن تدفق الحركة في إطار بيئة تعاونية 3-5
٦/٣ حزم التحسينات في منظومة الطيران للايكاو فيما يتعلق بتحسين الخدمات بواسطة إدارة معلومات الطيران والمعلومات عن الإدارة الرقمية للحركة الجوية 3-6
٧/٣ أحكام الايكاو المتعلقة بتحسين الخدمات من خلال إدارة معلومات الطيران فضلا عن معلومات الإدارة الرقمية للحركة الجوية 3-7
٨/٣ أنشطة الدول المتعلقة بتحسين الخدمات من خلال إدارة معلومات الطيران فضلا عن المعلومات الرقمية لإدارة الحركة الجوية 3-7
٩/٣ استعراض نظام إعلانات الطيارين (نوتام) وإعداد الخيارات الممكنة لاستبدالها 3-7

١/٤ إدارة المجال الجوي بكفاءة وتحسين أداء التدفق من خلال صنع القرارات التعاونية 4-5
٢/٤ حزم تحسينات الايكاو لمنظومة الطيران المتعلقة بالاستطلاع الأرضي باستخدام إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي والاستطلاع الملاحي المتعدد الأطراف والوعي بالمكان في الحركة الجوية، وإدارة توقيت الفصل والنظام المحمول على متن الطائرات للفصل بين الطائرات 4-6
٣/٤ حزم تحسينات الايكاو في منظومة الطيران المتعلقة بنظم تفادي الاصطدام المحمولة على متن الطائرات وشبكات السلامة الأرضية 4-7
٤/٤ تحديد المواقع والتتبع فوق المناطق المحيطية والنائية، وإرسال بيانات الطيران 4-8
٥/٤ التّنسيق والتعاون بين القطاعين المدني والعسكري والاستخدام المشترك للمجال الجوي 4-8
٦/٤ حزم التحسينات في منظومة الطيران المتعلقة باستيعاب الطائرات ذات التحكم عن بعد في المجال الجوي غير المعزول 4-9
٧/٤ حزم تحسينات الايكاو لمنظومة الطيران فيما يتعلق بمعلومات الأرصاد الجوية 4-10
٨/٤ ترتيبات التنسيق للأزمات وخطط الطوارئ 4-11

١/٥ تحسين العمليات من خلال تحسين تنظيم المجال الجوي وتحديد الطرق 5-3
٢/٥ حزم الايكاو لتحسينات منظومة الطيران المتعلقة بالعمليات القائمة على المسار 5-4
٣/٥ زيادة المرونة والكفاءة في مسارات النزول والمغادرة 5-4

١/٦ إطار الإداء الإقليمي – منهجيات وأدوات التخطيط 6-2
٢/٦ مبادئ توجيهية بشأن أولوية الخدمة 6-3
٣/٦ تقييم الآثار الاقتصادية والمالية والاجتماعية لتحديث إدارة الحركة الجوية ونشر حزم التحسينات في منظومة الطيران 6-4
٤/٦ الأداء البشري 6-5
٥/٦ برنامج عمل الايكاو لدعم تطور النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية 6-8
٦/٦ استخدام الكوكبات المتعددة 6-8
٧/٦ مساعدة الدول على التخفيف من مواطن الضعف في النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية 6-10
٨/٦ التخطيط للتخفيف من مواطن ضعف النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية 6-10
٩/٦ معلومات الغلاف الجوي الأيونوسفيري وطقس الفضاء من أجل التنفيذ المقبل على الصعيد العالمي لنظام الملاحة بالأقمار الصناعية 6-11
١٠/٦ ترشيد المساعدات الملاحية الأرضية 6-12
١١/٦ إطار الأداء الإقليمي – مواءمة خطط الملاحة الجوية والإجراءات التكميلية الإقليمية 6-12
١٢/٦ ترتيب أولويات حزم التحسينات في منظومة الطيران وتصنيفها 6-14
١٣/٦ إعداد القواعد القياسية والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية 6-16
١٤/٦ وضع مبادئ توجيهية لإجراء دراسات الطيران الرامية إلى تقييم التجاوز المسموح به لأسطح حد العوائق 6-17

تقرير المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

وقائع المؤتمر

١- مدة الانعقاد

١-١ افتتح السيد روبرتو كوبيه غونزاليس، رئيس المجلس، المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12) في الساعة التاسعة والنصف من صباح يوم ١٩ نوفمبر ٢٠١٢ في قاعة الجمعية العمومية للمنظمة في مونتريال. وحضر السيد كريستيان شلايفر هاينغارتر، رئيس لجنة الملاحة الجوية، وألقى كلمة أمام المؤتمر. وانعقدت الجلسة العامة الختامية للمؤتمر في ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢.

٢- التمثيل

٢-١ حضر المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية ١٠٣٢ مشاركا من ١٢٠ دولة متعاقدة و٣٠ وفدا مراقبا. وترد قائمة المشاركين على موقع المؤتمر على العنوان www.icao.int/anconf12. وسوف تصدر القائمة الكاملة في التقرير النهائي بالغلاف الأزرق.

٣- هيئة الرئاسة

٣-١ انتُخب المسؤولون الآتية أسماؤهم في الجلسة العامة الأولى للمؤتمر:

رئيس المؤتمر:	العميد المتقاعد أوسكار داربي
نائب رئيس المؤتمر:	السيد زيفانيا باليداوا
رئيس اللجنة:	الكابتن جون ف. ماكورميك
نائب رئيس اللجنة:	السيد ف. سوموسوندروم

٤- الأمانة

٤-١ تولت أمانة المؤتمر السيدة نانسي غراهام، مديرة إدارة الملاحة الجوية، وساعدها السيد فينس غالوتي، نائب المديرة المسؤول عن السلامة والتوحيد القياسي والبنية الأساسية. وساعدها أيضا مسؤولون من إدارة الملاحة الجوية للمنظمة كما يرد في الفقرة ٦ أدناه ومسؤولون أخصائيون آخرون من الأمانة العامة للايكاو عند الاقتضاء.

٥- اعتماد جدول الأعمال

٥-١ اعتمد المؤتمر، في الجلسة العامة الأولى، جدول الأعمال الذي أحالته إليه لجنة الملاحة الجوية.

٦- ترتيبات العمل

٦-١ وافق المؤتمر، في الجلسة العامة الأولى، على الخطة التنظيمية التي أُرسلت إلى الدول قبل انعقاده، وذلك بدون إدخال أي تغيير عليها. ودعت الخطة إلى تشكيل لجنة واحدة على النحو التالي:

الرئيس: الكابتن جون ف. ماكورميك
نائب الرئيس: السيد ف. سوموسوندروم
الأمين: السيد فينس غالوتي وساعده في ذلك السادة د. ماكفارلان، ك. دالتون، ف. مايولا، ل. يوناسون، هـ. سودارشان، ج. تشونغ، هـ. ماتيسين، إ. لاسوي، م. هولم، س. دا سيلفا، ن. هالسي، ك. ثيل، أ. كابريتي، م. ماران، ج. دي ليون، والسيدات م. ميلار، ل. كاري، م. أوتسونوميا.

٧- الكلمات الافتتاحية

٧-١ الدكتور روبرتو كوبيه غونزاليس، رئيس المجلس

باسم المجلس والأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي أود أن ارحب بكم في المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية.

إن هدفكم خلال الأسبوعين القادمين يتمثل في تعريف وتحقيق الاتفاق العام في الآراء حول الخطوات التالية نحو تحقيق تصورنا الجماعي لنظام إدارة الحركة الجوية البيني بدون عوائق للطيران المدني الدولي في القرن الحادي والعشرين.

كما يعلم الكثير منكم، بدأت العملية في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ عندما وافقنا على أن ننتقل من نظام الملاحة الجوية القائم على الأرض إلى نظام قائم أساسا على الأقمار الصناعية. وفي المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣، أيدنا مفهوما عالميا وتدليليا لإدارة الحركة الجوية وأعددنا برنامج عمل متعلق به.

وخلال العقد الماضي، حققنا معا تقدما كبيرا في تحريك هذا البرنامج إلى الأمام – إذ وضعنا العمل الأساسي، وتطورت التكنولوجيات والإجراءات، وأعددنا القاعدة الأساسية اللازمة.

ويعنى هذا المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية بضمان التنفيذ المتماسك والمتجانس.

وفي السنوات الأخيرة، قام عدد من الدول بتحديث نظمها الوطنية أو الإقليمية للملاحة الجوية, ودفعت هذه المبادرات دولا أخرى إلى استكشاف إمكانية إعداد برامج التحسين الخاصة بها. وأصبح من الواضح بسرعة أن هناك حاجة إلى استراتيجية منسقة عالميا، إذا كان علينا أن نسير في طريقنا لتحقيق نظام بيني عالمي للملاحة الجوية.

وركزت على ذلك الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو في العام٢٠١٠، التي وجهت المنظمة إلى مضاعفة جهودها للوفاء بالاحتياجات العالمية للتشغيل البيني للفضاء الجوي، مع الحفاظ على تركيزها على السلامة.

وكانت الاستجابة لذلك ما نسميه باستراتيجية "حزم التحسينات" لنظام الملاحة.

ويحدد النهج الهندسي لنظم حزم التحسينات أهدافا واضحة في شكل التحسينات التشغيلية التي أخبرنا مجتمع الطيران أنه في حاجة إليها، وذلك لتحقيق المجال الجوي الأكثر فعالية والقائم على التشغيل البيني، الذي سيسمح لنا بأن ندير بسلام مطالب السعة في المستقبل.

ويحدد ذلك سبيلا جديدا بالعلاقة إلى تخطيطنا العالمي للملاحة الجوية، بمعنى أننا نعرّف بشكل جماعي النتائج التي نحتاج إليها والتكنولوجيات المستقبلية لتحقيقها. وبتحديد هذه الأهداف التشغيلية على أساس قائم على الاتفاق العام يمكننا الآن أن نحقق إطارا يضع الابتكار في خدمة الطيران، ويقدم للدول والصناعة اليقين التخطيطي والاستثماري الذي تحتاج اليه خلال العقود التالية.

والشيء المهم جدا للكثير منكم اليوم هو أن مفهوم التحسينات ليس نهجا يتمثل في أن "نظاما واحدا يخدم الجميع". ولكن الهدف منه أن يكون مرنا ويمكن تغيير حجمه لخدمة كافة الاحتياجات، ويمكن أن تدخله وتنفذه الدولة أو الإقليم استنادا إلى كثافات معينة للحركة، واحتياجات تشغيلية محددة. ولذلك فإن كل هذه النماذج والقدرات لن تكون لازمة في جميع المجالات الجوية.

ومن المحتم على جميع المناطق أن تنسق خططها الإقليمية للملاحة الجوية مع نهج حزم التحسينات بحلول عام ٢٠١٤. ولدعم جهود الدول، أنتجت الايكاو حقائب تنفيذ توفر للدول الإرشادات الضرورية، وعلى الأخص على الممر الأدنى الذي سيحتاج كل منها إلى أن يسير فيه.

والبعض منكم اليوم ربما أدرك مجالات محددة من مفهوم التحسينات. وقد وزعت الأحكام بين الدول للحصول على تعليقاتها واستعرضتها الندوة العالمية لصناعة الملاحة الجوية في عام ٢٠١١. وكانت أيضا موضوعا للعديد من حلقات العمل والعروض الدولية. واستنادا إلى ردود الفعل المستلمة جرى تعديلها وتحسينها.

وبإيجاز فإن مفهوم هندسة حزم التحسينات سيكون في قلب مناقشاتنا خلال الأسبوعين القادمين.

وقبل أن نبدأ عملنا، أود أن أشارك معكم قليلا من التوقعات التي اتصورها لهذا الاجتماع.

أولا، وهو الأهم بالطبع، الموافقة على منهاج حزم التحسينات لمنظومة الطيران.

ثانيا، الاتفاق على كيفية النهوض بتحسينات الأداء وتنفيذها. وهنا نحتاج إلى النظر في تقسيم المسؤوليات بين أصحاب المصلحة لإعداد القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والأحكام الفنية.

ونحتاج أيضا إلى النظر في خطة الملاحة الجوية العالمية، لأنها ستدفع تخطيط وتنفيذ التحسينات. وكما سترون هذا الأسبوع، فإن الخطة العالمية قد نقحت بشكل كبير، ويجب أن نتفق هنا على دورة ومنهجية للتنقيح التي يمكن أن تقدّم إلى الجمعية العمومية للموافقة عليها.

وثمة توقع آخر يتعلق بطريقة إعداد القواعد القياسية والإجراءات والمواد الإرشادية. فمعظم هذا العمل تقوم به حاليا أفرقة من الخبراء. وقد قام هؤلاء بعمل رائع عبر السنين. أما اليوم فأنه مع تزايد تعقّد نظم الملاحة الجوية، والضغط على أن نفعل الكثير بالقليل، ومطلب الإسراع في عملياتنا، يبدو لي أننا نحتاج إلى نهج أكثر ديناميكية ومتعدد التخصصات وله وجهه المشروع، لتطوير القواعد القياسية. وأود من هذا المؤتمر أن يخرج ببدائل عن كيفية تحقيق ذلك بأفضل السبل.

وعلى مستوى أعلى، يحدوني الأمل أن نغادر هنا جميعا بثقة كاملة في أن مجتمع الملاحة الجوية العالمية قد وافق بشكل لم يسبق له مثيل على أهداف وغايات مشتركة. وأعتقد بأن الوقت قد حان ليقوم جميع الشركاء والمنظمون والصناعة بالعمل بشكل وثيق معا في معالجة التحديات الهائلة، التكنولوجية والتشغيلية والبيئية وتحديات الاستدامة، ونعم التحديات السياسية الماثلة أمامنا.

ومع تقدمنا في مداولاتنا، سيثار عدد من الأسئلة تتعلق بالتمويل، والعوامل البشرية، واحتياجات مختلف فئات مستخدمي الفضاء الجوي، وأدوار ومسؤوليات أصحاب المصلحة المعنيين. وقد لا يتوفر لنا الوقت الكافي للرد عليها جميعا هنا ولكن ينبغي أن نظل مدركين لتأثير قراراتنا وتوصياتنا على منظومة النقل الجوي بأكملها.

وكما هو الحال دائما، تظل السلامة أساسية في كل هذه الاعتبارات. فنظام إدارة الحركة الجوية المتكامل بصفة عالية ينبغي أن يبنى على أساس أعلى القواعد القياسية الخاصة بالسلامة. وتحقيقا لهذا الهدف، اعتمد مجلس الايكاو قواعد قياسية تلزم الدول بأن تنفذ برامج نظامية وملائمة لإدارة السلامة، وذلك للاستمرار في تعزيز السلامة عند تقديم خدمات الحركة الجوية.

وسيقوم المجلس أيضا باستعراض خطة منقحة لسلامة الطيران العالمي قبل اجتماع الجمعية العمومية في السنة القادمة، وستكون هذه وثيقة تستكمل أهدافها وأغراضها بشكل أوثق مع خطتنا العالمية للملاحة العالمية أكثر من أي وقت مضى. وسوف تسعى الايكاو إلى إنشاء نهج استراتيجي أكبر بربط السياسات وما يتعلق بها من أنشطة التنفيذ والرصد والتحليل والإبلاغ في هاتين المنطقتين عبر السنوات القادمة اعترافا بالاعتماد المتبادل فيما بينها.

أن التقدم نحو تحقيق هدف إنشاء نظام لإدارة الحركة الجوية يتمتع بالسلامة والشفافية والكفاءة بشكل أكبر، يتطلب التفكير في حلول عالمية نظامية. والواقع أن التبادل الشامل للبيانات والمعلومات من جانب الدول والكيانات الإقليمية يعد أساسا لكثير من التطورات التي نسعى إلى تنفيذها في مجالي السلامة والملاحة الجوية.

وهذا يعني أن هياكل المجالات الجوية لا يمكن أن تستند فقط إلى اعتبارات وطنية وداخلية، لأن مكاسب الكفاءة الرئيسية ستتحقق من خلال التكامل العالمي وليس من خلال هياكل الحدود الصارمة. وأنا أشجعكم بقوة على أن تركزوا على المتطلبات الدولية بدلا من المتطلبات الوطنية البحتة، وأن تطلبوا التعاون والتنسيق بين السلطات المدنية والعسكرية للاستخدام المرن للمجال الجوي.

إن الايكاو ملزمة بالوفاء بتطلعات جميع أصحاب المصلحة. وأمامنا جميعا مهمة هائلة تتمثل في تحقيق مرونة نظام الملاحة الجوية في المستقبل والمساهمة المستمرة في التنمية الاقتصادية العالمية بشكل سليم ومأمون وفعّال.

ووفقا لهذه المعاني، يسعدني أن أعلن أن مجلس الايكاو قد وافق على إنشاء مكتب فرعي إقليمي في بيجين، الصين لخدمة منطقة آسيا والمحيط الهادئ. ويعترف هذا القرار بقوة النمو المتوقع للحركة في هذا الإقليم حتى عام ٢٠٣٠، ويستجيب لطلب الدول الأعضاء لزيادة الدعم من الايكاو للتعامل بفاعلية مع التحديات الفنية والتشغيلية المرتبطة بذلك.

ويشرفني الآن أن أعلن افتتاح المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية للايكاو وأن أدعو رئيس لجنة الملاحة الجوية السيد كريستيان شلايفر هاينغارتنر إلى الحديث أمام المؤتمر لشرح جدول أعماله.

وأتمنى لكم كل النجاح في مداولاتكم.

٢-٧ رئيس لجنة الملاحة الجوية، السيد كريستيان شلايفر هاينغارتنر

صباح الخير سيداتي وسادتي.

نيابة عن لجنة الملاحة الجوية للايكاو، أود أن أرحب بكم جميعا ترحيبا حارا في هذا المؤتمر التاريخي.

قام رئيس المجلس بصورة فعالة للغاية بتلخيص الأساس المنطقي لهذا الاجتماع وأود أن أقول إنني اتفق عموما مع التوقعات التي أدلى بها بالنسبة لنفسه وللجنة الملاحة الجوية.

إن الرهانات هنا عالية، ويجب علينا أن نكون واضحين للغاية في مداولاتنا خلال الأسبوعين المقبلين. وأنتم حاضرون هنا لتبادل آراء ومواقف دولكم كل على حدة ولإفادتنا بما تودون فعله.

نحن في حاجة لأن نسمع منكم وحدات النظام التي نحتاج إليها للتوحيد لتحقيق التشغيل المتبادل الإقليمي والعالمي لنتمكن من تحقيق هدفنا المشترك ألا وهو نظام طيران دولي يتسم بالسلامة والفعالية والكفاءة تتجلى فيه احتياجات وتطلعات جميع أصحاب المصلحة وتتجلى فيه، قبل كل شيء، احتياجات وتطلعات جمهور المسافرين.

من الأهمية بمكان فهم أن الدول لن تحتاج لتنفيذ كل وحدة أو حتى حزمة كاملة. وسيحدد كل إقليم أو إقليم فرعي أو دولة أي متطلبات للتنفيذ تستند إلى احتياجاتها التشغيلية. ولكن إذا رأيتم أو عندما ترون حاجة لحل تشغيلي، ينبغي أن تتبعوا تحسينات الحزمة وأن تقوموا بالتنفيذ باستخدام الوحدات القياسية من أجل تحقيق الاتفاق والتشغيل المتبادل على الصعيد العالمي.

إن منهجية تحسين الحزمات وحقبة تخطيطها لخمس عشرة سنة، التي تم استعراضها وضبطها بدقة كل ثلاث سنوات، فتمهد الطريق في سبيل احراز مكاسب للأجل الطويل في مجال الكفاءة والسلامة، مثل الملاحة القائمة على الأداء التي أدت في نهاية المطاف إلى الملاحة رباعية الأبعاد.

إنني وقد قلت هذا، أود أن أؤكد أن ذلك بعيد عن أن يكون جلسة لاستثارة الأفكار. فنحن نقترح مناقشة ما يلي:

- ما نفهم أنه أفضل الممارسات الحالية التي يمكن تنفيذها الآن.
- ما نعتقد أنه ينبغي معالجته خلال السنوات الخمس المقبلة.
- وأخيرا، الاتجاه الاستراتيجي الممكن لصناعتنا، ومن ثم للايكاو، خلال السنوات الخمس عشرة المقبلة.

لذلك نحتاج أولا لأن نعرف منكم ما إذا كنا قد نسينا بعض المسائل الرئيسية أو حددنا كلا من هذه العناصر بصورة صحيحة أو ما إذا كان ينبغي تعديلها. وهذه هي مسألة المضمون.

ثانيا، نود الحصول على معنى ما للأولويات. ونحن ندرك جميعا أنه يتعين الاضطلاع بمزيد من العمل، وفضلا عن ذلك، فإن القيود المالية الحالية تحد من قدرة العديد من الدول على دعم عمل الايكاو، إما من خلال المساهمات المالية أو عن طريق توفير الخبراء الذين نحس تجاههم دائما بالامتنان البالغ. ولهذا فمن الضروري أن يكون لدينا فهم واضح للغاية لأولوياتكم. وهذه هي مسألة الموارد.

ختاما، نحتاج لأفكاركم بشأن الكيفية التي يمكن أن نعمل بها معا بطريقة أكثر فعالية. كيف سنضع القواعد، وكيف سنضع الإرشادات، وكيف سندرج المواصفات الفنية؟ وقد اعتمدت الايكاو طوال تاريخها على عمل هيئات الخبراء الاستشارية، المعروفة على نحو أفضل باسم أفرقة الخبراء. ونود أن نتأكد من أنهم يعملون دائما بكفاءة وفعالية وشفافية ويسترشدون بمبادئ واضحة.

يحدوني الأمل في أننا سننتهي بإرشادات واضحة منكم بشأن أفضل طريق لتقدم الايكاو. فاخبرونا بوضوح ما تودون أن نحاول القيام به. فنحن نعرف أننا نقدم إلى الدول قدرا كبيرا من المعلومات الجديدة خلال الاسبوعين القادمين. وما نتطلع إليه منكم، مشاركينا الموقرين، هو فهم واضح لأولوياتكم وجداولكم الزمنية لتحقيقها وما تطلبونه من القواعد والارشادات من الايكاو. وسيسمح هذا للايكاو بالحصول على المحتوى الصحيح والمساعدة على استخدام الموارد بفعالية.

سيحضر جميع أعضاء لجنة الملاحة الجوية لفترة المؤتمر وسنتطلع لكل فرصة للتواصل معكم بشأن ما نحتاج لإحضاره إلى الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو في السنة المقبلة.

أرجو من أعضاء لجنة الملاحة الجوية وممثلي الصناعة في اللجنة، وكذلك جميع الدول التي لها وضع المراقبين في لجنة الملاحة الجوية الوقوف وتعريف المؤتمر بأنفسهم.

مرة أخرى، أنضم إلى رئيس مجلس الايكاو في أن أتمنى لنا جميعا أن يتكلل المؤتمر بالنجاح.

شكرا جزيلا لكم.

قائمة المشاركين

CD - رئيس الوفد

ACD - نائب

D - مندوب

ALT - مناوب

ADV - مستشار

COBS - رئيس الوفد المراقب

OBS - مراقب

(تم نشر نسخة إلكترونية على موقع المؤتمر على الإنترنت www.icao.int/anconf12)

جدول أعمال المؤتمر

البند ١ من جدول الأعمال: المسائل الاستراتيجية التي تعالج موضوع التكامل بين النظم وتشغيلها البيني وتنسيقها، وصولاً إلى مفهوم "المجال الجوي الواحد" للطيران المدني الدولي

١-١: الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) — إطار التخطيط العالمي

أ) منهجية ومضامين "حزم التحسينات في منظومة الطيران"
ب) خريطة طريق الاتصالات
ج) خريطة طريق الملاحة الجوية
د) خريطة طريق الاستطلاع
هـ) خريطة طريق الكترونيات الطيران
و) خريطة طريق إدارة معلومات الطيران

البند ٢ من جدول الأعمال: عمليات المطارات – تحسين أداء المطارات

٢-١: سعة المطارات

٢-٢: الملاحة القائمة على الأداء – طريقة عملية لتحسين أداء المطارات مع مراعاة السلامة والكفاءة

البند ٣ من جدول الأعمال: التشغيل البيني والبيانات – من خلال إدارة عالمية للمعلومات القابلة للتشغيل البيني على مستوى المنظومة

٣-١: تحسين الأداء من خلال تطبيق إدارة المعلومات على مستوى المنظومة (SWIM)

٣-٢: تحسين الأداء التشغيلي من خلال معلومات الطيران والمعلومات عن تدفق الحركة في إطار بيئة تعاونية (FF-ICE)

٣-٣: تحسين الخدمة من خلال إدارة المعلومات الملاحية الرقمية (AIM)

البند ٤ من جدول الأعمال: السعة والكفاءة المثالية – من خلال إدارة الحركة الجوية بصورة تعاونية وعالمية

٤-١: الإدارة الفعالة للمجال الجوي وتحسين أداء تدفق الحركة من خلال اتخاذ القرار على أساس تعاوني

٤-٢: الإدارة الديناميكية للاستعمالات الخاصة للمجال الجوي

٤-٣: تعزيز اتخاذ القرارات في المسائل التشغيلية بواسطة المعلومات المتكاملة عن الأرصاد الجوية

البند ٥ من جدول الأعمال: مسارات الطيران التي تتسم بالكفاءة – من خلال العمليات القائمة على المسار

٥-١: تحسين العلميات من خلال تحسين تنظيم المجال الجوي وتحديد الطرق

٥-٢: تحسين التنسيق الزمني للحركة من خلال عملية رباعية الأبعاد قائمة على المسار

٥-٣: تعزيز المرونة والفعالية في خطوط سير عمليات النزول والمغادرة

البند ٦ من جدول الأعمال: التوجه المستقبلي

٦-١: تنفيذ الخطط والمنهجيات

٦-٢: التوحيد القياسي – النهج الخاص بإعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية من أجل مفهوم "المجال الجوي الواحد"

مسرد المصطلحات

A-CDM	Airport collaborative decision making	صنع القرارات المتعلقة بالمطار بشكل تعاوني
A-RNP	Advanced-RNP	الأداء الملاحي المطلوب المتطور
ACAS	airborne collision avoidance system	نظام تفادي الاصطدام المحمول على متن الطائرة
ACAS X	new generation of airborne collision avoidance system	الجيل الجديد من نظام تفادي الاصطدام على متن الطائرة
ADS-B	automatic dependent surveillance – broadcast	إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي
AIS	aeronautical information service	خدمة معلومات الطيران
AIM	aeronautical information management	إدارة معلومات الطيران
AIXM	aeronautical information exchange model	نموذج تبادل معلومات الطيران
ANP	Air Navigation Plan	خطة الملاحة الجوية
ANRF	Air navigation report form	نموذج تقرير الملاحة الجوية
ANSP	air navigation service provider	مقدم خدمات الملاحة الجوية
ALLPIRG	All Planning and Implementation Regional Group	الهيئة الشاملة للمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ
APEX	airport excellence in safety	برنامج امتياز المطارات في مجال السلامة
APNT	alternative position, navigation and timing	نظام بديل لتحديد الموقع والملاحة والتوقيت
ASBU	aviation system block upgrade	حزمة تحسينات في منظومة الطيران
ATC	air traffic control	مراقبة الحركة الجوية
ATFM	air traffic flow management	إدارة انسياب الحركة الجوية
ATM	air traffic management	إدارة الحركة الجوية
ATS	air traffic services	خدمات الحركة الجوية
C2	command and control	القيادة والتحكم
CCO	continuous climb operations	عمليات الصعود المستمر
CDM	collaborative decision-making	صنع القرار بشكل تعاوني
CDO	continuous descent operations	عمليات النزول المستمر
CNS	communications, navigation, and surveillance	الاتصالات والملاحة والاستطلاع
CTA	control time of arrival	وقت الوصول المحدد
CTO	control time over	وقت التحليق المحدد
DME	distance measuring equipment	أجهزة قياس المسافات
eANP	electronic regional air navigation plan	خطة الملاحة الجوية الإقليمية الإلكترونية
EANPG	European Air Navigation Planning Group	المجموعة الأوروبية لتخطيط الملاحة الجوية
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service	الخدمة الأوروبية لأقمار الملاحة الثابتة بالنسبة إلى الأرض

ETA	Estimated time of arrival	موعد الوصول التقديري
FF-ICE	flight and flow – information for a collaborative environment	معلومات الطيران وتدفق الحركة في إطار بيئة تعاونية
FIRs	flight information regions	أقاليم معلومات الطيران
FIXM	flight information exchange model	نموذج تبادل معلومات الطيران
FOSA	flight operational safety assessment	تقييم سلامة الطيران التشغيلية
GAGAN	GPS aided geo augmented navigation	النظام الجغرافي لتحسين الملاحة القائم على النظام العالمي لتحديد المواقع
GANP	global air navigation plan	الخطة العالمية للملاحة الجوية
GASP	Global Aviation Safety Plan	الخطة العالمية للسلامة الجوية
GATMOC	Global Air Traffic Management Operational Concept	المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية
GBAS	Ground-based augmentation systems	نظم التقويم الأرضية
GLONASS	Global navigation Satellite System	النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية
GNSS	global navigation satellite system	النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية
GPS	global positioning system	النظام العالمي لتحديد الموقع
HLCAS	High-level Conference on Aviation Security	المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران
IFSET	ICAO fuel savings estimation tool	أداة الايكاو لتقدير وفورات الوقود
IM	interval management	إدارة الفصل
IMT	International Mobile Telecommunications	الاتصالات المتنقلة الدولية
INS	inertial navigation system	نظام الملاحة بالقصور الذاتي
ITP	in-trail procedure	إجراءات تتابع الطائرات
ITU-R	International Telecommunications Union Radio Communication Sector	قطاع الاتصالات الراديوية التابع للاتحاد الدولي للاتصالات
MAGVAR	magnetic variation	التغير المغناطيسي
MET	meteorological	الأرصاد الجوية
MLAT	multilateration	الاستطلاع المتعدد الأقطاب
NAT	North Atlantic Region	منطقة شمال الأطلنطي
NAT SPG	North Atlantic Systems Planning Group	مجموعة تخطيط النظم لشمال الأطلنطي
OLS	obstacle limitation surfaces	أسطح حد العوائق
OPD	Optimized profile descent	عمليات النزول وفقا للأنماط المثالية
OPMET	Operational meteorological planning	معلومات الأرصاد الجوية التشغيلية
PANS	Procedures for Air Navigation Services	إجراءات خدمات الملاحة الجوية
PBN	performance-based navigation	الملاحة القائمة على الأداء
PIRGs	planning and implementation regional groups	المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ
RA	Resolution Advisory	بيان الإجراء المقترح

RNAV	area navigation	ملاحة المنطقة
RNP	required navigation performance	الأداء الملاحي المطلوب
RNP AR	required navigation performance	الأداء الملاحي المطلوب مع طلب التصريح
RNP 2	required navigation performance 2	الأداء الملاحي المطلوب ٢
RPA	remotely piloted aircraft	الطائرة ذات التحكم عن بعد
RPAS	remotely piloted aircraft system	نظام الطائرة ذات التحكم عن بعد
RTA	required time of arrival	موعد الوصول المقرر
RVSM	reduced vertical separation minima	الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي
SARPs	Standards and Recommended Practices	القواعد والتوصيات الدولية
SBAS	satellite-based augmentation systems	نظام تقويم الشارات بالأقمار الصناعية
SIDs	standard instrument departures	المغادرة الآلية القياسية
SMS	safety management system	نظام إدارة السلامة
SSP	State safety programme	برنامج الدولة للسلامة
STARs	standard terminal arrival routes	طرق الوصول الآلي القياسي
STCA	short-term conflict alert	تنبيه بحدوث تعارض مؤقت
SUPPs	Regional Supplementary Procedures	الإجراءات الإقليمية الإضافية
SWIM	system-wide information management	إدارة المعلومات على صعيد المنظومة
TBO	trajectory-based operations	العمليات القائمة على المسار
TMA	terminal control area	منطقة المراقبة النهائية
UAS	unmanned aircraft systems	نظم الطائرات دون طيار
VDL	VHF digital link	الوصلات الرقمية ذات الترددات العالية جدا
VHF	very high frequency (30 to 300 MHz)	تردد عالي جدا (٣٠ إلى ٣٠٠ ميغاهرتز)
VSAT	very small aperture terminal	محطة ذات فتحات صغيرة جدا
WRC	World Radiocommunication Conference	المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية
WVSS	wake vortex safety system	نظام سلامة الطيران إزاء الاضطراب الظلي
WXXM	Weather information exchange model	نموذج تبادل معلومات الأحوال الجوية
4D TRAD	4D trajectory-based operations	العمليات القائمة على المسارات الرباعية الأبعاد

— — — — — — — — —