



المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

مشروع تقرير اللجنة عن البند

رقم (١) من جدول الأعمال

مشروع التقرير المرفق عن البند رقم (١) من جدول الأعمال مقدم لكي توافق عليه اللجنة من أجل عرضه على الجلسة العامة.

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

١-١ المقدمة

١-١-١ عُرضت في إطار هذا البند من جدول الأعمال النسخة الرابعة المنقحة لخطة الملاحة الجوية العالمية (Doc 9750, GANP) مع التركيز على التنسيق والتشغيل البيئي الذي يقود إلى نظام لإدارة الحركة الجوية العالمية. ولاحظت اللجنة أن هذا النص يستند إلى وثائق التخطيط السابقة إذ يوفر إطاراً تخطيطياً عالمياً، وهو يقدم بين أشياء أخرى جدولاً زمنياً لتنفيذ التحسينات المستقبلية من جانب الدول وفقاً لاحتياجاتها. وبالإضافة إلى ذلك، يتناول البند أهدافاً محددة لإعداد قواعد قياسية وشروط تنظيمية وإجراءات وتقنيات مرتبطة بحزم التحسينات في منظومة الطيران من جانب الدول (ASBU). وتُستكمل حزم التحسينات في منظومة الطيران بخرائط الطريق المتعلقة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع والإلكترونيات الطيران وإدارة المعلومات. وجرى تحديد العوائق العالية المستوى للتنفيذ مثل الأمن الإلكتروني وجرى النظر فيها خلال المناقشات. ونوقشت أيضاً الترتيبات الرامية إلى تأمين التحديث الدوري لحزم تحسينات منظومة الطيران وخرائط الطريق على أساس فترة زمنية للتخطيط تمتد خمسة عشرة عاماً.

٢-١ الخطة العالمية للملاحة الجوية - إطار التخطيط العالمي

١-٢-١ أيدت اللجنة الخطة العالمية المنقحة للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) والمفاهيم المستخدمة فيها، بما في ذلك حزم التحسينات في منظومة الطيران وخطط الطريق التكنولوجية وإطار التخطيط الإقليمي والمقاييس ذات الصلة به. ووافقت اللجنة أيضاً على أهمية وجود طيف الترددات الملائمة لأغراض حزم التحسينات في منظومة الطيران. وجرى مناقشة التحسينات المقترحة في الخطة العالمية فضلاً عن الأنشطة الإضافية لتعزيز الخطة وقيادتها نحو النجاح في تنفيذها، وجرى الموافقة عليها.

٢-٢-١ ونتيجة للمناقشات قبلت اللجنة التوصية التالية:

التوصية ١/١ - مشروع النسخة الرابعة من خطة الملاحة الجوية العالمية (Doc 9750, GANP)

أن يقوم المؤتمر بما يلي:

أ) يؤيد، من حيث المبدأ، مشروع الخطة العالمية المنقحة للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) بما في ذلك حزم التحسينات في منظومة الملاحة والمفاهيم المستخدمة فيها وخطط الطريق التكنولوجية والوثائق المؤيدة للخطة العالمية للملاحة الجوية؛

ب) قيام اللجنة بتأييد خطة الملاحة الجوية العالمية المنقحة (Doc 9750, GANP) والمفاهيم المستخدمة فيها، بما في ذلك حزم التحسينات في منظومة الطيران وخرائط الطريق التكنولوجية وإطار التخطيط الإقليمي والمقاييس المرتبطة بها.

أن تقوم الايكاو بما يلي:

ج) إعداد الجداول الزمنية والمنهجيات لاستكمال أهداف التخطيط لخطة الملاحة الجوية العالمية (Doc 9750, GANP) مع وجود استراتيجية لطيف الترددات؛

- (د) تنظيم ندوة في عام ٢٠١٤ تدعى فيها الدول وجهات التصنيع إلى العمل معا لعرض تجارب كاملة عن مفاهيم إدارة الحركة الجوية الجديدة؛
- (هـ) إعداد سياسات مالية لضمان الحصول على البنية الأساسية وأجهزة الطائرات اللازمة لخدمات الملاحة الجوية العالمية وتشغيلها بكفاءة؛
- (و) اعتماد نهج تجميعي كامل ونهج قائم على الأداء، ووضع خطة لإعداد القواعد والتوصيات الدولية لحزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- (ز) تحديد عملية مستقرة وفعالة لتحديث خطة الملاحة الجوية العالمية.

التوصية ٢/١ التنفيذ

يطلب من الايكاو ما يلي:

- (أ) أن تقدم، من خلال مكاتبها الإقليمية، الإرشادات والمساعدة العملية للدول من أجل تنفيذ الوحدات ذات الصلة في حزم تحسينات منظومة الطيران؛
- (ب) أن تضع آلية للتعاون فيما بين الأقاليم لضمان تنسيق أنشطة تحديث إدارة الحركة الجوية؛
- (ج) تساعد الدول في التدريب وبناء القدرات من أجل تنفيذ الوحدات ذات الصلة من حزم تحسينات منظومة الطيران.

٣-١ التكنولوجيا

١-٣-١ تناولت اللجنة مجموعة من المسائل التكنولوجية والأدوات المساعدة لتنفيذ وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران واتفقت على أن هناك حاجة إلى التكنولوجيات المتاحة والأخذة في الظهور والإطار التنظيمي اللازم، بما في ذلك قواعد وتوصيات الايكاو وإجراءاتها وموادها الإرشادية للنجاح في تنفيذ حزم التحسينات والوحدات المرتبطة بها. واتفقت أيضا على أن هناك حاجة إلى خرائط الطريق التكنولوجية وإطار التخطيط الإقليمي الذي يستند إلى مقاييس محددة من أجل قياس الأداء للتقدم والنجاح في التنفيذ.

٢-٣-١ وتناولت اللجنة مجموعة من المسائل التكنولوجية والأدوات المساعدة، واستنادا إلى المناقشات تمت الموافقة على التوصيات التالية:

التوصية ٣/١ - دقة ضبط المرجع الزمني

طلب المؤتمر من الايكاو:

- (أ) أن تحدد شروط الدقة لاستخدام مرجع زمني في المستقبل والاتصال بالاتحاد الدولي للاتصالات في الوقت المناسب وإعداد التعديلات الضرورية على القواعد والتوصيات؛
- (ب) تنظيم عملية مراجعة متعددة التخصصات لاحتياجات مراقبة الحركة الجوية من حيث الاتصالات وأي مسائل مرتبطة بها؛

ج) أن تحت الدول على:

- ١) استكشاف حلول متعددة الوسائط عندما يكون ذلك ملائماً للتغلب على المشكلات المرتبطة بعملية التحول؛
- ٢) توقع تحول نظم الاتصالات المستخدمة في إدارة الحركة الجوية والإسراع فيها نحو التكنولوجيات الأكثر كفاءة لخدمة وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- د) استعراض تشغيل وإدارة وتحديث مشروع التعاون الفني للشبكة الرقمية في أمريكا الجنوبية، بهدف تطبيق هذا الأسلوب الفعال في مناطق الايكاو الأخرى.

التوصية ٤/١ - إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي

- أ) أن يعترف المؤتمر بالاستخدام الفعال لتكنولوجيا إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي، في التقريب بين فجوات الرقابة ودوره في تطبيق مفاهيم تشغيل إدارة الحركة الجوية القائمة على مسار الطيران في المستقبل، مع الاعتراف بأن القدرة الكاملة لنظام إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي لم تتحقق تماماً بعد،
- ب) أن يعترف المؤتمر بأن التعاون بين الدول يعتبر أساسياً نحو تحسين كفاءة الطيران وتعزيز السلامة التي تنطوي على استخدام تكنولوجيا إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي.
- ج) أن يحث المؤتمر الدول على تبادل بيانات إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي لتحسين اللامعة وزيادة الكفاءة وتحقيق الاستطلاع بدون انقطاع، والعمل معاً بشكل وثيق لتنسيق خططها في إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي بغية تحقيق أقصى قدر من المنافع.

التوصية ٥/١ - ترشيد النظم اللاسلكية

أن يطلب المؤتمر:

- أ) من الايكاو والأياتا والسلطات التنظيمية الإقليمية والتابعة للدول وغيرها من الأطراف المعنية أن تستكشف السبل الممكنة للإسراع في إزالة بعض المحطات الأرضية للمساعدات الملاحية؛
- ب) يطلب من الايكاو والأياتا والسلطات التنظيمية الإقليمية والتابعة للدول وغيرها من الأطراف المعنية أن تحدد السيناريوهات للسماح بترشيد نظم الاتصال والملاحة والاستطلاع على متن الطائرات.

التوصية ٦/١ - إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي الفضائي

أن يقوم المؤتمر بما يلي:

- أ) يوصي الايكاو بأن تؤيد اعتماد إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي الفضائي في التحسينات المستقبلية لبنية النقل الجوي الأساسية على المستوى العالمي والإقليمي؛
- ب) يطلب من الايكاو وضع القواعد القياسية والتوصيات والمواد الإرشادية لأغراض إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي الفضائي، إذا كان ذلك مطلوباً؛

(ج) يوصي الايكاف بأن تسهل التفاعلات اللازمة والمناقشات بين الجهات المعنية حول العالم، مع مقدمي خدمات الملاحة الجوية ذوي الصلة وشركاء الصناعة الآخرين للاستفادة الكاملة من هذه التكنولوجيا.

٤-١ الطيف

١-٤-١ فيما يتعلق بالتطوير المستمر لطيف ترددات الطيران بوصفه أحد الموارد، اتفقت اللجنة على أن طيف الترددات أساسي للسلامة والفعالية التشغيلية في الطيران. ومن الضروري أن يظل الطيران يحصل على طيف كاف محمي بشكل مناسب لأغراض النظام العالمي الحالي والمستقبلي لإدارة الحركة الجوية. ولاحظت اللجنة أنه بغية تحقيق هذا، يتعين على الطيران أن يواصل الاشتراك في العملية التنظيمية للاتصالات اللاسلكية (العملية التحضيرية للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية والاتحاد الدولي للاتصالات - قطاع الاتصال الراديوي)، مع تحديد موقف مشترك منسق عالمياً للايكاف وموارد كافية لضمان الاعتراف باحتياجات الطيران للطيف في المستقبل وخدمتها، ولضمان تحديد التهديدات المحتملة ومعالجتها.

٢-٤-١ استناداً إلى المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ٧/١ - تطوير الموارد من طيف ترددات الطيران

أن تقوم الدول والجهات المعنية بما يلي:

(أ) الإقرار بأن أحد الشروط المسبقة لتطوير النظم والتكنولوجيات هو توافر طيف لاسلكي كاف وملئم لأغراض خدمات سلامة الطيران؛

(ب) العمل معاً للقيام بإدارة ترددات الطيران بكفاءة و"أفضل الممارسات" لبيان فعالية وملاءمة الصناعة في إدارة الطيف؛

أن تقوم الايكاف بما يلي:

(ج) استخدام الخطة العالمية للملاحة الجوية كأساس لوضع وتنفيذ استراتيجية شاملة لطيف ترددات الطيران، وتتضمن الأهداف التالية:

(١) التوافر في الوقت المناسب والحماية الملائمة للطيف الملئم لتهيئة بيئة مستدامة للنمو وتطور التكنولوجيا لأغراض سلامة وفعالية النظم التشغيلية الحالية والمستقبلية والسماح بالانتقال بين التكنولوجيات الحالية وتكنولوجيات الجيل المقبل؛

(٢) بيان الاستخدام بكفاءة للطيف المخصص من خلال إدارة الترددات بكفاءة واستخدام أفضل الممارسات؛

(٣) وضع حجج ذات مصداقية لتأييد استخدام طيف الطيران؛

(د) وضع جداول زمنية ومنهجيات لاستكمال أهداف التخطيط في الخطة العالمية للملاحة الجوية باستراتيجية لطيف الترددات.

٣-٤-١ المسائل المحددة المتعلقة بجدول أعمال المؤتمر العالمي الخامس عشر للاتصالات الراديوية الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات

١-٣-٤-١ أحاطت اللجنة علماً بأن المؤتمر العالمي الخامس عشر للاتصالات الراديوية سينظر في اتخاذ إجراء تنظيمي محتمل لتيسير استخدام الطيف بالأقمار الصناعية الثابتة لوصلة القيادة والتحكم لنظم الطائرات الموجهة عن بعد، بما يتماشى مع جوانب سلامة الأرواح في عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد. واتفقت اللجنة على أنه من المهم أن تدعم الدول والايكاو الدراسات التحضيرية الجارية لقطاع الاتصال الراديوي للاتحاد الدولي للاتصالات بشأن هذه المسألة لضمان مراعاة الشواغل المتعلقة بسلامة الأرواح، إذا استخدم تخصيص معين للطيف غير خاص بالسلامة، بصورة وافية.

التوصية ٨/١ - الاستخدام المحتمل لتخصيصات الطيف بالأقمار الصناعية الثابتة لدعم التشغيل الآمن لنظم الطائرات الموجهة عن بعد

أن تساهم الايكاو في الدراسات في قطاع الاتصال الراديوي للاتحاد الدولي للاتصالات لتحديد ما هو مطلوب من إجراءات تنظيمية في الاتحاد الدولي للاتصالات لإتاحة استخدام حزم الترددات المخصصة لخدمة الأقمار الصناعية الثابتة من أجل وصلات التحكم والاتصالات الثانوية (CNPC) لنظم الطائرات الموجهة عن بعد لضمان الاتساق مع شروط الايكاو الفنية والتنظيمية لتوفير خدمات آمنة.

التوصية ٩/١ - توافر وحماية الطيف للمحطات ذات الفتحات الصغيرة جداً في الأجل الطويل

أن يقوم المؤتمر بما يلي:

(أ) الطلب من الدول الأعضاء في الايكاو أن لا تؤيد تخصيصات الطيف الإضافية للاتصالات المتحركة الدولية في طيف الموجة C لخدمة الأقمار الصناعية الثابتة على حساب الشبكات الحالية أو المستقبلية من المحطات ذات الفتحات الصغيرة جداً للطيران؛

(ب) الطلب من الايكاو والدول الأعضاء أن تتابع هذه المسألة في قطاع الاتصال الراديوي للاتحاد الدولي للاتصالات وخلال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية، للحيلولة دون أي تخصيص للطيف للاتصالات المتحركة الدولية يمس بتوافر شبكات المحطات ذات الفتحات الصغيرة جداً للطيران.

٥-١ المقاييس

١-٥-١ أحاطت اللجنة علماً بأن تنفيذ مفهوم " المجال الجوي الواحد" سيتطلب استخدام " لغة" مشتركة بصدد رصد الأداء وقياسه. ويتضمن هذا اتباع نهج منسق بين جميع الدول وأصحاب المصلحة لتوفير البيانات وجمعها وتخزينها وحمايتها وتعميمها وحساب مؤشراتها واستخدام النتائج في مختلف عمليات تحسين إدارة الحركة الجوية. وجرى الاتفاق على أنه توجد حاجة لوضع منهجية محددة ولتحديد المقاييس والمؤشرات وربما توفير أساس موحد وسليم لإجراء مقارنات وقائية للأداء العالي المستوى بين الدول والأقاليم.

٢-٥-١

وافقت اللجنة، نتيجة لمداولاتها، على التوصية التالية:

التوصية ١٠/١ - رصد الأداء وقياس نظم الملاحة الجوية

أن يقوم المؤتمر بما يلي:

- (أ) الطلب من الدول أن تضمن، كجزء من تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران، اشتغال جميع جهود تحديث المجالات الجوية وإعادة تصميمها على مبدأي حق الانتفاع والإنصاف؛
- (ب) الطلب من الدول تحديد الكيفية التي سترصد بها مقدمي الخدمة لضمان أنهم يتيحون لمشغلي الطيران العام الحصول بعدل وإنصاف وكفاءة على خدماتهم؛
- (ج) الطلب من الايكاو أن تضع مجموعة من مقاييس الأداء بالنسبة لخدمات الملاحة الجوية بالاستناد إلى مجموعة من الإرشادات، بناء على وثائق الايكاو الحالية (مثل دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية (الوثيقة Doc 9883) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (الوثيقة Doc 9161))؛
- (د) الطلب من الايكاو التشجيع على إعداد " المؤشرات التوجيهية في مجال السلامة" واستخدامها لتكملة " المؤشرات التنبؤية للسلامة" الحالية كعنصر أساسي وهام لحفز تحسين الأداء وفي إدارة المخاطر؛
- (هـ) الطلب من الايكاو تشجيع المشاركة المبكرة والوثيقة للجهات المنظمة وهيئات المراقبة كعنصر أساسي في إعداد وتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران والبرامج الإقليمية والتحقق من صحة ما تنطوي عليه من مفاهيم.

— انتهى —