International Civil Aviation Organization | Organisation de l'aviation civile internationale | Organización de Aviación Civil Internacional | Международная организация гражданской авиации | منظمة الطيران المدني الدولي | 国际民用航空组织

Tel.: 1+ (514) 954-6711

Ref.: ST 13/1-11/71

٢٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١

الموضوع : الدعوة لحضور مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر في مونتريال، ٢٠١٢/١١/١٩ إلى ٢٠١٢/١١/٣٠

الاجراء المطلوب : أ) الإدلاء بملاحظاتكم على حِزَم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) في موعد أقصاه ٢٠١٢/٢/١٦؛ (ب) تقديم الوثائق المتعلقة ببنود محددة من جدول الأعمال في موعد أقصاه ٢٠١٢/٩/٣٠

تحية طيبة وبعد ،

١- يشرفني، باسم المجلس، أن أدعو حكومتكم / منظمتكم إلى المشاركة في مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر المقرر عقده في مونتريال، في الفترة من ١٩ إلى ٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢. وسيكون باب المشاركة في المؤتمر مفتوحاً أمام جميع الدول الأعضاء، فضلاً عن الدول غير الأعضاء والمنظمات الدولية التي يدعوها المجلس للمشاركة. ويمكن لممثلي الدول غير الأعضاء والمنظمات الدولية أن تشارك في المؤتمر بصفة مراقب.

٢- ويُرجى الانتباه إلى ضرورة تضمين وفدكم الخبراء الفنيين المناسبين. ومجالات الخبرة المطلوبة للنظر في البنود من ١ إلى ٦ من جدول الأعمال هي مجالات: المطارات والطرق الجوية والمساعدات الأرضية (AGA)، وإدارة معلومات الطيران (AIM)، وإدارة الحركة الجوية (ATM)، والاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS)، والأرصاد الجوية (MET)، والعمليات (OPS).

٣- وبما أن المؤسسة العسكرية مستخدم هام للمجال الجوي، وذلك في حين يشهد المجال الجوي المخصص للأغراض العسكرية طلباً متزايداً من الطيران المدني، لعلكم تودون تضمين وفدكم بعض المسؤولين العسكريين المعنيين بهذه المسائل.

٤- ويشكل الأمن والبيئة عنصرين في غاية الأهمية في شبكة الملاحة الجوية، ويمكن تناولهما من حيث صلتهما بكل جانب من جوانب هذه الشبكة. ومع أنه لا يُطلب مشاركة خبراء متخصصين في هذين المجالين، فلعلكم ترغبون في إحاطة وفدكم علما بهذا الأمر بحيث يكون مستعدا لتناول هذه المسائل أثناء النقاش.

999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

Tel.: +1 514-954-8219
Fax: +1 514-954-6077

E-mail: icaohq@icao.int
www.icao.int

٥- وسيكون محور مناقشات المؤتمر إطار الاستخدام المتسق والتشغيل البيني للمجال الجوي، المشار إليه باسم التحسينات المرحلية لمنظومة الطيران (ASBUs). ويرِد ملخص هذه التحسينات في المرفق (أ)، فيما يمكن الاطلاع على شرح مفصل لوحداتها على الموقع الإلكتروني http://www.icao.int/anconf12/asbu. ويُرجى التفضل بإحالة ملاحظاتكم بهذا الشأن في موعد أقصاه ٢٠١٢/٢/١٦.

٦- ويرِد جدول أعمال المؤتمر، بالصيغة التي وافقت عليها لجنة الملاحة الجوية، في المرفق (ب)، مشفوعا بملاحظات تفسيرية لكل بند من بنود جدول الأعمال. وستكون لغات عمل الاجتماع هي العربية والصينية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية.

٧- كما يرِد في المرفق (ج) خطة تنظيم الاجتماع، بالصيغة التي أقرّتها لجنة الملاحة الجوية في الجلسة الثالثة من دورتها ١٨٨ بتاريخ ٢٠١١/١٠/٢٣.

٨- وترِد المعلومات المتعلقة بأوراق الاعتماد وبهيكل الاجتماع وسيره، والتأشيرات اللازمة، والوثائق والتسجيل والترتيبات الأخرى في المرفق (د). كما يرِد في المرفق (هـ) وصف للقواعد الأساسية بشأن تقديم الوثائق اللازمة المتعلقة ببنود جدول الأعمال.

٩- وترِد في المرفق (و) قائمة بحلقات العمل المخطط عقدها حول العالم بشأن التحسينات المرحلية لمنظومة الطيران.

١٠- وأرجو منكم التفضل بما يلي:

أ) تقديم ملاحظاتكم بشأن التحسينات المرحلية لمنظومة الطيران في موعد أقصاه ٢٠١٢/٢/١٦؛

ب) تقديم الوثائق المتعلقة ببنود محددة من جدول أعمال المؤتمر في موعد أقصاه ٢٠١٢/٩/٣٠؛

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،

ريمون بنجامان
الأمين العام

مرفقات :

المرفق (أ) معلومات أساسية بشأن التحسينات المرحلية لمنظومة الطيران
المرفق (ب) جدول أعمال الاجتماع وملاحظات تفسيرية عن بنود جدول الأعمال
المرفق (ج) الخطة التنظيمية
المرفق (د) جدول الأعمال وأوراق الاعتماد والترتيبات الإدارية الأخرى
المرفق (هـ) ترتيبات الوثائق الخاصة باجتماعات الشُعَب
المرفق (و) الجدول الزمني لأنشطة التثقيف الشامل بشأن التحسينات المرحلية لمنظومة الطيران، خلال مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر.

المرفق (أ) لكتاب المنظمة رقم ST 13/1-11/71

معلومات أساسية عن حزم التحسينات
في منظومة الطيران

وثيقة عمل
حول حزم التحسينات في منظومة الطيران

إطار التنسيق على

الصعيد العالمي

صدرت في: ١٦ نوفمبر ٢٠١١

تمهيد الطبعة الحالية

أعدت منظمة الطيران المدني الدولي إطارا عاما للتنسيق والتشغيل البيني على الصعيد العالمي يتعلق بالمجال الجوي تحت اسم "حِزَم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs). وهي عبارة عن حزمة من القدرات تتيح تحسينات قابلة للقياس في الأداء التشغيلي، وهي منظمة في شكل مجموعات مرنة تصاعدية يمكن تطبيقها وتنفيذها حسب الحاجة.

وعُرضت بعض عناصر هذا المشروع (ASBUs) في "الندوة العالمية لصناعة الملاحة الجوية" التي انعقدت في مقر الايكاو خلال شهر سبتمبر ٢٠١١. ووردت منذئذ ردود فعل ايجابية وبناءة من الدول وقطاع الطيران حيث قام الفريق الفني المعني بمستقبل الطيران باستعراض كل التعليقات.

واستنادا إلى الاستعراض الذي أجراه الفريق الفني، تم تنقيح حزم التحسينات (ASBUs) وعرضها على العنوان الشبكي http://www.icao.int/anconf12/asbu بغرض استعراضها والتعليق عليها باستخدام النماذج المعدة لهذا الغرض. ويكتسي التعليق ورد الفعل أهمية خاصة لأن هذه التحسينات ستشكل جزءا من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، التي ستكون موضوع ورقة عمل تقدم إلى المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية.

الايكاو وحزم التحسينات

في منظومة الطيران

المقدمة

أعطت الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين (٢٠١٠) توجيهاتها للمنظمة كي تضاعف الجهود من أجل تلبية الاحتياجات العالمية من حيث التشغيل البيني للمجال الجوي مع مواصلة التركيز على السلامة. وبناء على ذلك، استحدثت الايكاو مبادرة حزم التحسينات لتطوير منظومة الطيران باعتبارها إطارا برنامجيا يتيح ما يلي:

أ) ايجاد مجموعة من الحلول أو التحسينات في مجال إدارة الحركة الجوية؛
ب) الاستفادة من التجهيزات الراهنة؛
ج) إعداد خطة انتقالية؛
د) تحقيق التشغيل البيني العالمي.

وتقدر الايكاو ما سينفق على تحديث نظم النقل الجوي خلال السنوات العشر المقبلة بمبلغ ١٢٠ مليار دولار أمريكي. وإذا كان كل من برنامج الجيل القادم من نظم النقل الجوي (NextGen) في الولايات المتحدة وبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد (SESAR) في أوروبا سيستحوذان على أكبر حصة من ذلك المبلغ، فإن هناك مبادرات موازية تنفذ في عدة مناطق منها آسيا والمحيط الهادئ وأمريكا الشمالية وأمريكا اللاتينية وروسيا واليابان والصين. والتحديث عملية جد معقدة ولكن القطاع يحتاج إلى الفوائد المتأتية من تلك المبادرات مع تزايد مستويات الحركة الجوية. ومن الواضح أن استيعاب الزيادة في الطلب على النقل الجوي بشكل يتسم بالسلامة والكفاءة، وأن تلبية الاحتياجات المتنوعة للمشغلين فضلا عن معالجة القضايا البيئية وغيرها، أمور تتطلب إصلاح نظم إدارة الحركة الجوية بغية تحقيق أقصى الفوائد في التشغيل والأداء.

وتتكون حزم التحسينات لنظم الملاحة الجوية من مجموعة من الوحدات، تضم كل واحدة منها العناصر الأساسية التالية:

أ) أداة محددة بشكل واضح لقياس مدى النجاح والتحسن على المستوى التشغيلي؛
ب) الأجهزة و/أو المعدات اللازمة في الطائرة أو على الأرض، إلى جانب خطة للموافقة أو الترخيص لأغراض التشغيل؛
ج) قواعد وإجراءات خاصة بالأجهزة على الطائرة أو على الأرض؛
د) وثيقة عمل مُحكمة تغطي فترة من الزمن محددة بوضوح.

ونظمت الوحدات في شكل مجموعات مرنة تصاعدية يمكن إدخالها وتطبيقها في الدولة أو الإقليم حسب الحاجة ومستوى الاستعداد، مع التسليم بأن الوحدات ليست ضرورية كلها في جميع المجالات الجوية.

وانبثق مفهوم حزم التحسينات من الخطط والمبادرات التنفيذية الجارية التي أوشكت على نهاية مدتها والتي عادت بمنافع على مناطق عديدة من العالم. وتستند حزم التحسينات، إلى حد كبير، إلى المفاهيم التشغيلية التي استُقيت من برنامج الجيل القادم من نظم النقل الجوي (NextGen) في الولايات المتحدة الأمريكية وبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد (SESAR) في أوروبا وكذا برنامج الإجراءات التعاونية لتجديد نظم الحركة الجوية (CARATS) في اليابان، كما استندت إلى ردود فعل الدول إلى جانب برامج التحديث المتطورة التي قدمت خلال الندوة العالمية الأخيرة لصناعة الملاحة الجوية. وجرى أيضا التوفيق بين حزم التحسينات والمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (الوثيقة ٩٨٥٤). والغرض هو الإستفادة من التحسينات الكبرى في القدرات والأداء التي تمخضت عنها هذه البرامج في بيئات إقليمية ومحلية بغرض تحقيق ذات المستوى من الأداء وما يقترن به من فوائد على الصعيد العالمي.

وتبين حزم التحسينات سبل إعمال المفاهيم المحددة في خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية (الوثيقة ٩٨٥٤) من أجل تحسين الأداء على الصعيد الإقليمي. وسوف يشمل ذلك وضع خرائط الطريق للعناصر التكنولوجية لضمان نضج القواعد وتيسير التناغم في التنفيذ بين الأجهزة الجوية والأجهزة الأرضية وفيما بين الأقاليم. أما الهدف النهائي فيتمثل في تحقيق التشغيل البيني على الصعيد العالمي. وتقتضي السلامة هذا المستوى من التشغيل البيني والتناغم، والذي يجب أن يتحقق بتكلفة معقولة مع ما يقترن به من منافع.

ونظمت حزم التحسينات، بناء على التكنولوجيات المتاحة، على أساس فترات تراكمية مدتها خمس سنوات تبدأ من عام ٢٠١٣ وتتواصل حتى عام ٢٠٢٨ وما بعده. ويوفر هذا النهج المُهيكل أساسا يمكن الاستناد إليه لاعتماد استراتيجيات الاستثمار السليمة كما أنه سيولد الالتزام من جانب الدول وصناع المعدات والمشغلين ومقدمي الخدمات.

وستُضفى الصبغة الرسمية على حزم التحسينات في المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية الذي سينعقد في نوفمبر ٢٠١٢، حيث ستشكل هذه التحسينات أساس الخطة العالمية للملاحة الجوية في صيغتها الجديدة أو المنقحة.

ومن شأن المبادرة أن تؤثر على برنامج عمل الايكاو خلال السنوات المقبلة، وتحديداً في مجال وضع القواعد القياسية وما يقترن بها من تحسينات في الأداء.

أدوار ومسؤوليات أصحاب المصلحة

سوف يشهد أصحاب المصلحة، بمن فيهم مقدمو الخدمات والمنظمون ومستخدمو المجال الجوي والصانعون، مستويات متزايدة من التفاعل بالاقتران مع تطبيق العمليات الجديدة والعصرية في إدارة الحركة الجوية. وتتطلب الطبيعة الشديدة التكامل للقدرات المشمولة بمبادرة حزم التحسينات قدرا كبيرا من التنسيق والتعاون بين جميع أصحاب المصلحة. فالعمل الجماعي أساسي لتحقيق التناغم والتشغيل البيني على الصعيد العالمي.

وبالنسبة للايكاو وهيئاتها الإدارية، فإن حزم التحسينات ستتيح، بسرعة وفي الوقت المناسب، وضع وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية التي تحتاجها الدول والصناعة لتيسير إدخال التحسينات التنظيمية والتكنولوجية ولضمان جني الفوائد التشغيلية في أرجاء العالم كافة. وهذه العملية ستتيسر بفضل التداول حول القواعد القياسية بين الايكاو والدول والصناعة وغير ذلك من الهيئات المسؤولة عن وضع القواعد مثل مؤسسة AIRINC والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE) واللجنة الفنية اللاسلكية للطيران (RTCA) وجمعية مهندسي المحركات (SAE) وكذا بفضل مختلف خرائط الطريق التكنولوجية.

وسوف تستفيد الدول والمشغلون والصناعة من توافر القواعد والتوصيات الدولية وكاف قبل بدء تنفيذها بوقت معقول. وهذا ما سيتيح تحديد طبيعة التنظيمات على الصعيد الإقليمي وإعداد خطط العمل المناسبة وكذا توفير الاستثمارات، عند الاقتضاء، في المرافق والهياكل الأساسية الجديدة.

ويتعين على أصحاب المصلحة في جميع أرجاء العالم أن يحضروا نظام إدارة الحركة الجوية للمستقبل. وينبغي أن تشكل مبادرة حزم التحسينات الأساس الذي تُبنى عليه خطط تحديث إدارة الحركة الجوية في المستقبل. وحيثما تكون الخطط جاهزة، ينبغي مواءمتها مع الأهداف التي تنص عليها المبادرة.

أما بالنسبة لصناعة الطيران، فإن مبادرة حزم التحسينات تشكل أساس التخطيط لإعداد المنتجات الجديدة وطرحها في الأسواق في الوقت المناسب.

وفيما يخص مقدمي الخدمات أو المشغلين، ينبغي أن تمثل المبادرة أداة للتخطيط في مجالات إدارة الموارد والاستثمار في التجهيزات الكبرى والتدريب وكذا إعادة التنظيم المحتملة.

ما هي حزم التحسينات لمنظومة الطيران

تعني حزم التحسينات في منظومة الطيران مجموعة من التحسينات التي يمكن تطبيقها عالميا لتعزيز أداء نظـــام إدارة الحركة الجوية. وتشمل هذه العملية أربعة عناصر:

الوحدة — مجموعة من الأنشطة القابلة للتطبيق استنادا إلى الأداء أو القدرة. وهي تنطوي على فائدة تشغيلية واضحة، يدعمها ما يلزم من الإجراءات والتكنولوجيا والتنظيمات والقواعد فضلا عن دراسة جدوى. وتتميز الوحدة أيضا بالبيئة التشغيلية التي ستطبق ضمنها.

ومن المهم أن تتسم كل وحدة من بالمرونة ويتسنى تعديل حجمها بحيث يمكن أن تدار عن طريق أي مجموعـــة مـــن الخطط الإقليمية وتحقق، مع ذلك، الفوائد المتوخاة منها. وكان السند المفضل لإعداد الوحدات يتمثل في تعديل تطبيقاتها حتى تتوافق مع احتياجات عدد كبير من الأقاليم، عوض جعلها إلزامية باعتبارها مقاسا واحدا يناسب الجميع. وحتى في هذه الحالة، من الواضح أن العديد من الوحدات التي قامت عليها حزم التحسينات لن تكون ضرورية لحل التعقيـــدات التي تميز إدارة الحركة الجوية في أجزاء كثيرة من العالم.

الخـــيط — يعني مجموعة من الوحدات المترابطة التي تجمع بين التحسينات المتعاقبة للنظام، والتي تعكـــس تطـــورا متناغما عبر الزمن من القدرات الأساسية إلى قدرات أكثر تقدما وما يقترن بها من أداء، وتجســـد فـــي ذات الوقـــت الجوانب الرئيسية للمفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية. أما التاريخ المقدر لربط وحدة معينة بمرحلة زمنية فهو تاريخ توافر الأهلية.

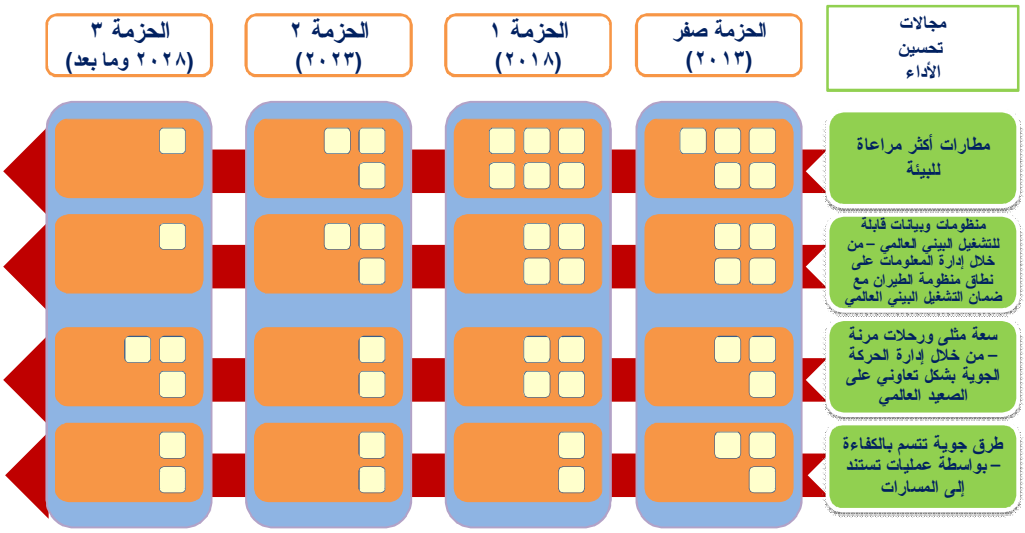
الحزمة — تتكون من مجموعة من الوحدات التي تتيح، إن جُمعت، تحقيق تحسينات كبيرة وفوائد جمة. ويستند مفهوم الحزمة إلى فواصل زمنية مدتها خمس سنوات. وقد يتضمن الشرح التفصيلي للحزمة تواريخ محددة للتنفيذ، ودون أن يتوافق، عادة مع التاريخ المرجعي للحزمة. بيد أن الغرض ليس هو تحديد تاريخ الانتهاء من تنفيذ وحدة معينة ما لـــم يفرض الترابط بين مع الوحدات الأخرى تاريخ الانتهاء منها لأغراض التسلسل المنطقي.

مجال تحسين الأداء — تم تجميع مجموعات الوحدات ضمن كل حزمة لتحديد أهداف التشغيل والأداء في البيئة التي تنطبق فيها تلك الأنموطات، بما يعطي للمسؤولين التنفيذيين، على أعلى المستويات، نظرة واضـــحة عـــن التطـــور المنشود. وتيسر مجالات تحسين الأداء عملية المقارنة بين البرامج الجارية.

ومجالات تحسين الأداء الأربعة هي:

١- *مطارات أكثر مراعاة للبيئة*؛
٢- *منظومات وبيانات قابلة للتشغيل البيني العالمي* – من خلال إدارة المعلومات على نطاق منظومة الطيران مع ضمان التشغيل البيني العالمي
٣- *سعة مثلى ورحلات مرنة* – من خلال إدارة الحركة الجوية بشكل تعاوني على الصعيد العالمي
٤- *طرق جوية تتسم بالكفاءة* – بواسطة عمليات تستند إلى المسارات

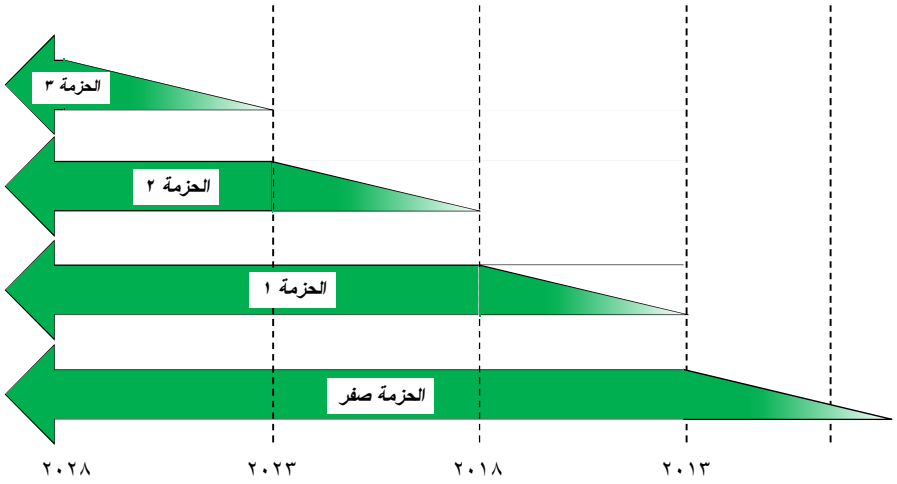
الشكل ١ – يبين العلاقة بين الوحدات والخيوط والحزم ومجالات تحسين الأداء.



الشكل ١ – خلاصة الحزم مع ربطها بمجالات تحسين الأداء

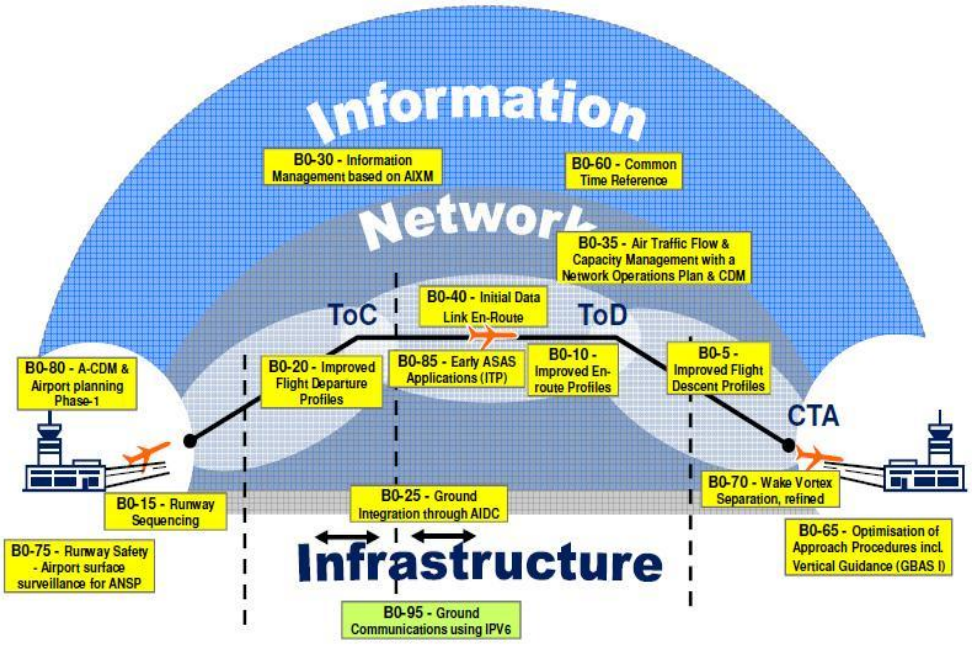
يلاحظ أن كل حزمة تتضمن تاريخا مستهدفا ويجب أن تخضع كل وحدة من الوحدات التي تشكل أي حزمة لاستعراض مستوى الاستعداد لمعرفة مدى توافر القواعد (بما في ذلك قواعد الأداء، وعمليات الموافقة والوثائق الإرشادية والتوجيهية، وما إلى ذلك) والكترونيات الطيران، والهياكل الأساسية، والتجهيزات الأرضية الآلية وغيرها من القدرات التمكينية. وينبغي أن تكون كل وحدة قد طُبقت في إقليمين وأن تتضمن الموافقات والإجراءات التشغيلية، وذلك للاطلاع على رأي الأوساط المعنية في هذه الوحدة. وهذا ما يُمكّن الدول التي ترغب في اعتماد الحزم أن تستفيد من التجربة التي اكتسبها أولئك الذين يستخدمون تلك القدرات.

الشكل ٢ – يبين التوقيت النسبي لكل حزمة. ويلاحظ بأن الدروس المستخلصة في الماضي قد روعيت استعدادا لتاريخ القدرة الأصلة للتشغيل. واعتبر أن الحزمتين صفر و١ هما الأنضج من حيث الوحدات لعرضهما على المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية. أما الحزمتان ٢ و٣ فتقدمان الرؤية اللازمة لضمان وضع عمليات التنفيذ المبكرة على المسار الصحيح نحو المستقبل.



الشكل ٢ – العلاقات بين الحزم من حيث التوقيت

يعكس الشكل ٣ التحسينات التي تمخضت عنها الحزمة صفر بالنسبة لمختلف مراحل الرحلة. ويبين أن التحسينات المقترحة تنطبق على جميع مراحل الرحلة وكذا على الشبكة برمتها وإدارة المعلومات والهياكل الأساسية.



الشكل ٣ – الحزمة صفر من منظور شامل

الخطة العالمية للملاحة الجوية

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) وثيقة استراتيجية نجحت في توجيه جهود الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGS) والمنظمات الدولية نحو تعزيز كفاءة نظم الملاحة الجوية. وتتضمن تلك الوثيقة إرشادات لتحسين النظم على المديين القريب والمتوسط لتحقيق عملية انتقالية موحدة نحو النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية المنصوص عليه في المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. وقد دخلت المبادرات الطويلة الأمد المنبثقة عن المفهوم التشغيلي مرحلة النضج ويتعين بالتالي تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية كي تحافظ على جدواها وتناسقها.

وخلال السنوات العشر الماضية، لما كانت المفاهيم التشغيلية لإدارة الحركة الجوية قيد التطوير، اتضحت الحاجة إلى ما يلي:

أ) تحقيق التكامل بين العناصر الجوية والأرضية والتنظيمية، بما في ذلك عمليات المطارات، من خلال معالجة موضوع مسارات الرحلة ككل وتبادل المعلومات الدقيقة بين كل عناصر نظام إدارة الحركة الجوية؛

ب) توزيع عملية اتخاذ القرار؛

ج) التصدي للمخاطر المحدقة بالسلامة؛

د) تغيير دور الإنسان باستخدام آلات محسنة ومتكاملة.

وسوف تُستخدم هذه التغييرات في المفاهيم التشغيلية الجديدة التي تسعى إلى تعزيز القدرات وتتيح النمو المستدام لشبكة النقل الجوي.

وهدف الايكاو هو أن تتحول مبادرة حزم التحسينات إلى نهج عالمي لتيسير التشغيل البيني للنقل الجوي في جميع أرجاء العالم وتناغمه وتحديثه. ومع تقدم عملية التنفيذ، فإن الطبيعة المتكاملة لحزم التحسينات سوف تستلزم الشفافية من جانب جميع أصحاب المصلحة لإنجاح تحديث إدارة النقل الجوي في الوقت المناسب.

ويوفر المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية الفرصة لإحراز قدر كبير من التقدم ولاتخاذ قرارات بشأن نشر حزم التحسينات بشكل منسق عالميا حيث يعتزم إجراء استعراضات لما أحرز من تقدم والقيام بعمليات تحديث خلال فترات زمنية منتظمة بعد أول تطبيق لهذه التحسينات.

الخلاصة

تشكل مبادرة التحسينات المرحلية لنظم الطيران العالمية إطاراً عاماً لتحسين شبكة الحركة الجوية في جميع أرجاء العالم. وحيث إن هذه المبادرة تقوم على المنافع التشغيلية المتوقعة، فسوف تيسر عمليات الاستثمار والتنفيذ من خلال توضيح العلاقة بين التكنولوجيا والتحسينات التشغيلية. لكن مبادرة حزم التحسينات لن تؤدي الدور المتوخى منها ما لم توضع خرائط طريق تكنولوجية سليمة ومتسقة وتتم المصادقة عليها. وبالمثل، ينبغي أن تقوم كل الجهات المشاركة في تحديث شبكة إدارة الحركة الجوية في جميع أرجاء العالم بالمواءمة بين أنشطتها وخططها وحزم التحسينات ذات الصلة. ويكمن التحدي المطروح على المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية في الحصول على تأييد راسخ وشامل لحزم التحسينات في منظومة الطيران وكذا لخرائط الطريق التكنولوجية المتصلة بها وإدماجها في الخطة العالمية للملاحة الجوية ضمن مفهوم السماء الواحدة.

— — — — — — — —

المرفق ألف: جدول تلخيصي للتحسينات المرحلية لمنظومة الطيران وربطها بمجالات تحسين الأداء

مجال تحسين الأداء رقم ١: مطارات أكثر مراعاةً للبيئة

الحزمة صفر	الحزمة ١	الحزمة ٢	الحزمة ٣
ب (صفر) – ٦٥ **تحسين إجراءات الاقتراب بما في ذلك الإرشاد العمودي** وهي الخطوة الأولى في التنفيذ العالمي للنُهج القائمة على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية	**تحسين إمكانيات الانتفاع بخدمات المطارات** وهي الخطوة التالية في التنفيذ العالمي للنهج القائمة على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية		
ب (صفر)–٧٠ **زيادة معدل استخدام المدارج عن طريق الفصل أثناء الاضطراب الظلي** زيادة معدل استخدام المدارج في عمليات المغادرة والوصول عن طريق تعديل مستويات الايكاو الحالية للفصل والإجراءات أثناء الاضطراب الظلي.	**ب (١)– ٧٠** **زيادة معدل استخدام المدارج عن طريق الفصل الديناميكي أثناء الاضطراب الظلي** زيادة معدل استخدام المدارج في عمليات المغادرة والوصول عن طريق الإدارة الديناميكية للمستويات الدنيا فصل الاضطراب الظلي استناداً إلى تحديد مخاطر الاضطراب الظلي.	**ب (٢)–٧٠ (*)** **الفصل المتقدم أثناء الاضطراب الظلي** (على أساس زمني)	
ب (صفر)–٧٥ **تحسين سلامة المدراج (المستويان ١ و٢ من النظام المتطور لإرشاد ومراقبة الحركة على أرض المطار وخريطة حركة مقصورة القيادة)** مراقبة سطح المطار لمقدمي خدمات الملاحة الجوية	**ب (١)– ٧٥** **تحسين سلامة وكفاءة عمليات السطح (SURF–ATSA)** مراقبة سطح المطار لمقدمي خدمات الملاحة الجوية وطواقم الطيران استناداً إلى أُسس السلامة وعرض خريطة حركة مقصورة القيادة والنُظم البصرية لعمليات سير الطيارة على المدارج	**ب (٢)–٧٥** **ترشيد أنشطة توجيه الحركة على أرض المطار وفوائد السلامة (المستويان ٣ و٤ من النظام المتطور لإرشاد ومراقبة الحركة على أرض المطار SMGCS–A، SURF IA–ATSA وSVS)** توجيه حركة الطائرات على أرض المطار والإرشادات المتعلقة بالمسار استناداً إلى عمليات الرصد من الأرض ومقصورة القيادة وتوصيل البيانات المتعلقة بالتصريح بالطيران والمعلومات ذات الصلة عن طريق وصلة البيانات. نُظم المحاكاة البصرية في مقصورة القيادة.	
ب (صفر)–٨٠ **تحسين عمليات المطار عن طريق التعاون في اتخاذ القرارات المتعلقة بالمطار** إدخال تحسينات تشغيلية على المطارات عن طريق تحسين أساليب العمل المشترك بين الشركاء التشغيليين	**ب (١)–٨٠** **ترشيد عمليات المطار عن طريق الإدارة الشاملة للمطار على أساس التعاون في اتخاذ القرارات** إدخال تحسينات تشغيلية على المطارات عن طريق تحسين أساليب العمل المشترك بين الشركاء التشغيليين		
	ب (صفر)–٨١ **مراقبة المطار عن بعد** يتمثل هدف الأداء في توفير خدمات الحركة الجوية المأمونة والفعالة من حيث التكلفة للمطارات التي لم يعد تقديم هذه الخدمات فيها على المستوى المحلي مجديا أو قابلا للاستمرار، في حين يقدم الطيران فيها منفعة اقتصادية أو اجتماعية على المستوى المحلي.		
ب (صفر) –١٥ **تحسين انسياب الحركة على المدارج عن طريق التسلسل (إدارة عمليات الوصول والمغادرة)** وضع مقاييس زمنية لترتيب تسلسل الرحلات المغادرة والقادمة	**ب (١)–١٥** **تحسين عمليات المطار عن طريق إدارة عمليات المغادرة والسطح والوصول** تمديد التسلسل لدى الوصول وإدماج إدارة الحركة الأرضية وترتيب عمليات المغادرة لتحسين إدارة المدارج وتعزيز أداء المطار وكفاءة الطيران	**ب (٢)–١٥ ربط عمليات إدارة المغادرة والوصول (AMAN/DMAN)** يساعد الترتيب المنسق زمنيا لعمليات المغادرة والوصول على سير العمليات بشكل أكثر سلاسة وكفاءة أثناء الطريق وفي المرحلة النهائية.	**ب (٣)–١٥** **تكامل عمليات إدارة المغادرة والوصول والحركة الأرضية (AMAN/DMAN/SMAN)** إنشاء شبكة إدارة منسقة بالكامل من الناحية الزمنية بين مطار المغادرة ومطارات الوصول لجميع الطائرات في منظومة الحركة الجوية في جميع الأوقات.

مجال تحسين الأداء رقم ٢:

منظومات وبيانات قابلة للتشغيل البيني العالمي – من خلال إدارة المعلومات على نطاق منظومة الطيران مع ضمان التشغيل البيني العالمي

الحزمة صفر	الحزمة ١	الحزمة ٢	الحزمة ٣
ب (صفر)-٢٥ **تعزيز التشغيل البيني والكفاءة والقدرة الاستيعابية عن طريق تكامل البيانات الأرضية** يساعد ذلك في تنسيق توصيل البيانات الأرضية بين وحدات خدمات الحركة الجوية استناداً إلى قواعد توصيل البيانات بين وحدات خدمات الحركة الجوية (ATDC)، على النحو المبين في وثيقة الايكاو Doc 9694، دليل تطبيقات وصلة البيانات لخدمات الحركة الجوية	**ب (١)-٢٥** **تعزيز التشغيل البيني والكفاءة والقدرة الاستيعابية عن طريق تطبيق نظام المعلومات المتعلقة بالطيران وانسياب الحركة في بيئة تعاونية (FF-ICE/1)** تطبيق المرحلة الأولى من مشروع المعلومات المتعلقة بالطيران وانسياب الحركة في بيئة تعاونية (FF-ICE) لتنفيذ تبادل المعلومات الأرضية بواسطة النموذج المرجعي الموحد لمعلومات الطيران، ونموذج تبادل معلومات الطيران (FIXM) ولغة الترميز الموسعة (XML) ونموذج بيانات الطيران المستخدم قبل المغادرة	**ب (٢)-٢٥** **تحسين التنسيق عن طريق تكامل البيانات الأرضية بين عدة مراكز: المعلومات المتعلقة بالطيران وانسياب الحركة في بيئة تعاونية (FF-ICE)، ونموذج بيانات الطيران، وإدارة المعلومات على نطاق المنظومة (SWIM)** تنفيذ عمليات تستند إلى المسار وتطبق نموذج FF-ICE، عن طريق تبادل وتوزيع المعلومات على المراكز المتعددة التي تستخدم نموذج بيانات الطيران وتطبق قواعد التشغيل البيني.	
ب (صفر)-٣٠ **تحسين الخدمة عن طريق الإدارة الرقمية لمعلومات الطيران.** تطبيق عمليات المعالجة والإدارة الرقمية للمعلومات، عن طريق تبادل معلومات الطيران (AIX) وإدارة معلومات الطيران (AIM)، استناداً إلى نموذج تبادل معلومات الطيران (AIXM)، والانتقال إلى نشر دليل الطيران بصيغة إلكترونية وتحسين نوعية البيانات ومدى توافرها	**ب (١)-٣٠** **تحسين الخدمة عن طريق تكامل جميع المعلومات الرقمية المتعلقة بإدارة الحركة الجوية** تطبيق النموذج المرجعي للمعلومات المتعلقة بإدارة الحركة الجوية عن طريق إدماج جميع المعلومات بواسطة لغة النماذج الموحدة (UML) وعرض البيانات بواسطة لغة الترميز الموحدة (XML)، وتبادل البيانات استناداً إلى بروتوكولات الانترنت واعتماد نموذج بيانات الطقس للمعلومات المتعلقة بالأرصاد الجوية (WXMM).		**ب (٣)-٢٥** **تحسين الأداء التشغيلي عن طريق التطبيق الكامل لنموذج المعلومات المتعلقة بالطيران وانسياب الحركة في بيئة تعاونية (FF-ICE)** تبادل جميع البيانات المتعلقة بالرحلات بين النُظم الجوية والأرضية باستخدام نموذج إدارة المعلومات على نطاق المنظومة (SWIM) بصورة منهجية، لأغراض إدارة الحركة الجوية التعاونية والعمليات القائمة على المسار
	ب (١)-٣١ **تحسين الأداء عن طريق تطبيق إدارة المعلومات على نطاق المنظومة (SWIM)** تطبيق خدمات إدارة المعلومات على نطاق المنظومة (SWIM) (بما يشمل التطبيقات والبنية التحتية) عن طريق إنشاء شبكة داخلية لمعلومات الطيران تستند إلى النماذج الموحدة للبيانات وبروتوكولات الانترنت لتعزيز قابلية التشغيل البيني	**ب (٢)-٣١** **تمكين المشاركة على متن الطائرة في الإدارة التعاونية للحركة الجوية عن طريق خدمات إدارة المعلومات على نطاق المنظومة (SWIM)** وصل الطائرة بخدمات إدارة المعلومات على نطاق المنظومة (SWIM) بواسطة وصلة بيانات تتيح المشاركة في العمليات التعاونية لإدارة الحركة الجوية والنفاذ إلى قدر كبير ومفيد وديناميكي من البيانات، بما فيها المتعلقة تلك بالطقس	

مجال تحسين الأداء رقم ٣:

سعة مثلى ورحلات مرنة – من خلال إدارة الحركة الجوية بشكل تعاوني على الصعيد العالمي

الحزمة صفر	الحزمة ١	الحزمة ٢	الحزمة ٣
ب (صفر)-١٠ **تحسين العمليات عن طريق تحسين المسارات أثناء الطريق** تنفيذ نظام الملاحة القائم على الأداء (PBN) والتعقب المرن للمسار لتفادي التقلبات الجوية الخطيرة وتحقيق قدر أكبر من الكفاءة في استخدام الوقود، والاستخدام المرن للمجال الجوي (FUA) عن طريق تخصيص مجال جوي للأنشطة الخاصة، وتخطيط المجال الجوي، والتوقيت الزمني، واتخاذ القرار على أساس تعاوني بشأن المجال الجوي أثناء الطريق، مع تعزيز تبادل المعلومات بين الجهات المعنية بإدارة الحركة الجوية	**ب (١)-١٠** **تحسين العمليات عن طريق التوجيه الحر لحركة الطائرات** تطبيق التوجيه الحر لحركة الطائرات في مجال جوي محدد، حيث لا تكون خطة الطيران محددة كأجزاء من طريق مسار منشور أو مسار محدد لتيسير الاستجابة لقالب ما يفضله المستخدم		**ب (٣)-١٠** **إدارة تعقيد الحركة الجوية** تطبيق أساليب إدارة تعقيد الحركة الجوية لمواجهة الأحداث والظواهر التي تؤثر على انسياب الحركة لأسباب مادية أو اقتصادية أو جراء أحداث أو ظروف معينة، عن طريق استغلال المعلومات الأوفر والأكثر دقة التي تتيحها إدارة الحركة الجوية بواسطة خدمات إدارة المعلومات على نطاق المنظومة (SWIM).
ب (صفر)-٣٥ **تحسين أداء انسياب الحركة عن طريق التخطيط القائم على رؤية تشمل الشبكة بأسرها** تطبيق مقاييس إدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM) بنهج تعاوني لتنظيم فترات أوج التدفق، بما في ذلك تخصيص أوقات المغادرة، ومعدل الدخول في حيز معين من المجال الجوي لتنظيم الحركة على امتداد محور معين، والوقت المطلوب في نقطة على طريق أو منطقة معلومات طيران معينة أثناء سير الرحلة، وتعقب الطائرات لتسيير الحركة بانسيابية على امتداد حركة معين وإعادة توجيه الحركة لتفادي المناطق المكتظة.	**ب (١)-٣٥** **تعزيز أداء انسياب الحركة عن طريق التخطيط التشغيلي الشبكي** تطبيق أساليب إدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM) التي تشمل إدارة المجال الجوي وتدفقات الحركة، بما في ذلك تحديد أولويات العمليات حسب رغبة المستخدم لتحديد إجراءات إدارة انسياب الحركة الجوية بنهج تعاوني، بالاستناد إلى الأولويات التجارية والتشغيلية	**ب (٢)-٣٥** **تعزيز مشاركة المستخدم في الاستعمال الديناميكي للشبكة** تنفيذ تطبيقات اتخاذ القرار على أساس تعاوني (CDM) بالاستناد إلى خدمات إدارة المعلومات على نطاق المنظومة (SWIM)، وذلك على نحو يتيح لمستعملي المجال الجوي تنظيم الطلب وتحديد الأولويات فيما يخص الإجراءات المعقدة لإدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM)، عندما لا تتيح الشبكة أو أجزاؤها (المطارات أو القطاعات) مثلا سعة تتناسب مع متطلبات المستعملين	
	ب (١)-١٠٥ **تحسين اتخاذ القرارات التشغيلية عن طريق الإدارة المتكاملة لمعلومات الطقس (التخطيط والخدمات القريبة الأمد)** إتاحة المعلومات عن الطقس لاستخدامها في عمليات أو أجهزة اتخاذ القرار تلقائياً، بما في ذلك: المعلومات المتعلقة بالطقس، وترجمة هذه المعلومات، وتصوير تأثيرها على إدارة الحركة الجوية واستخدامها في اتخاذ القرارات المتعلقة بإدارة الحركة الجوية		**ب (٣)-١٠٥** **تحسين اتخاذ القرارات التشغيلية عن طريق الإدارة المكتملة لمعلومات الطقس (الخدمات القريبة والمتوسطة)** إتاحة معلومات عن الطقس واستخدامها في اتخاذ القرارات تلقائياً من الجو والأرض معاً، لتنفيذ استراتيجيات تخفيف تأثير الأحوال الجوية

مجال تحسين الأداء ٣:

سعة مثلى ورحلات مرنة – من خلال إدارة الحركة الجوية بشكل تعاوني على الصعيد العالمي

الحزمة صفر	الحزمة ١	الحزمة ٢	الحزمة ٣
ب (صفر)–٨٥ **الوعي بالمكان في إطار الحركة الجوية (ATSA)** تشمل هذه الوحدة تطبيقين للوعي بالمكان في إطار الحركة الجوية (ATSA) لتعزيز السلامة والكفاءة عن طريق إمداد الطيارين بالوسائل الكفيلة برؤية الأهداف البصرية بصورة أسرع. وهذا التطبيقان هما: – الوعي المعزز بالمكان في إطار الحركة الجوية أثناء عمليات الطيران (AIRB) – الفصل البصري المعزز لدى الاقتراب من الهدف (VSA)	**ب (١)–٨٥** **تعزيز القدرة الاستيعابية والمرونة عن طريق إدارة الفصل بين الطائرات** تحقيق فوائد تشغيلية عن طريق الإدارة الدقيقة للفصل بين الطائرات التي تشترك أو تتداخل في مساراتها، مما يؤدي إلى الاستفادة من المجال الجوي بأقصى درجة ممكنة وتخفيف أعباء مراقبة الحركة الجوية وتحقيق كفاءة أكبر لاحتراق وقود الطائرات بما يحد من الآثار الضارة على البيئة	**ب٢–٨٥** **النظام المحمول على متن الطائرة للفصل بين الطائرات (ASEP)** تحقيق فوائد تشغيلية عن طريق تفويض المسؤولية لفترة مؤقتة لمقصورة القيادة للفصل بين الطائرات المجهزة بالمعدات المناسبة، بما يحد من الحاجة إلى عمليات التصريح لتسوية التنافس بين الطلبات، ويخفف في الوقت ذاته من أعباء مراقبة الحركة الجوية ويتيح أنماط أكثر كفاءة للطيران.	**ب (٣)–٨٥** **الفصل الذاتي (SSEP)** تحقيق فوائد تشغيلية عن طريق تفويض المسؤولية بالكامل إلى مقصورة القيادة لعمليات الفصل بين الطائرات المجهزة في مجال جوي محدد، مما يحد من الحاجة إلى عمليات التصريح ويخفف في الوقت ذاته من أعباء مراقبة الحركة الجوية ويتيح أنماط أكثر كفاءة للطيران
ب (صفر) –٨٦ **تحسين النفاذ إلى إمكانيات الطيران على المستويات المثلى عن طريق تطبيق إجراءات الصعود والهبوط التي يستخدم فيها نظام تحديد موقع الطائرة والإبلاغ عنه بانتظام (ADS-B)** تهدف هذه الوحدة إلى الحيلولة دون اضطرار الطائرة للطيران على ارتفاع غير مرض لفترة زمنية طويلة. ويستخدم إجراء الفصل (ITP) حدود الفصل الدنيا الناتجة عن نظام تحديد موقع الطائرة (ADS-B) لتمكين الطائرة من الارتفاع أو الانخفاض عن طريق تحديد ارتفاع الطائرات الأخرى عندما لا يتسنى استيفاء شروط الفصل الإجرائي.			
ب (صفر)–١٠١ **إدخال تحسينات على نظام تفادي الاصطدام المحمول على متن الطائرة (ACAS)** تطبيق النظام المحمول لتفادي الاصطدام (ACAS) بمزايا اختيارية معززة، مثل معادلات تحديد الارتفاع، للحد من التنبيهات المزعجة، والوصل بالطيار الآلي لاتباع التوجيهات الآلية تلقائياً		**ب (٢)–١٠١** **النظام الجديد لتفادي الاصطدام** تطبيق نظام تفادي الاصطدام المحمول على متن الطائرة (ACAS) بعد تكييفه لمراعاة العمليات [الإجراءات] المستندة إلى المسار وتحسين وظائف المراقبة بدعم من نظام تحديد موقع الطائرة (ADS-B) والمنطق المتكيف لتفادي الاصطدام بهدف تقليص التنبيهات المزعجة والحد من الانحرافات	

مجال تحسين الأداء رقم ٤:

طرق جوية تتسم بالكفاءة – بواسطة عمليات تستند إلى المسارات

الحزمة صفر	الحزمة ١	الحزمة ٢	الحزمة ٣
ب (صفر)-٠٥ **تحسين المرونة والكفاءة في خطوط سير النزول (CDOs)** تطبيق إجراءات قائمة على الأداء لإدارة المجال الجوي وعمليات الوصول، بحيث تتيح للطائرات اعتماد خطوط سير الطيران المثلى مع مراعاة تعقيد المجال الجوي والحركة الجوية، بواسطة نهج عمليات النزول المستمرة (CDOs)	**ب (١)-٠٥** **تحسين المرونة والكفاءة في أنماط الهبوط (CDOs)** تطبيق إجراءات قائمة على الأداء لإدارة المجال الجوي وعمليات الوصول، بحيث تتيح للطائرات اعتماد خطوط سير الطيران المثلى مع مراعاة تعقيد المجال الجوي والحركة الجوية، بواسطة نهج عمليات النزول وفقاً لخطوط سير الطيران المثلى (OPDs)	**ب (٢)-٠٥** **ترشيد عمليات الوصول في المجال الجوي المكتظ** تطبيق إجراءات قائمة على الأداء لإدارة المجال الجوي وعمليات الوصول، بحيث تتيح ترشيد خط سير الطيران، مع مراعاة تعقيد المجال الجوي والحركة الجوية، بما في ذلك عمليات النزول وفقاً لخطوط سير الطيران المثلى، وبدعم من العمليات القائمة على المسار وعمليات الفصل الذاتي.	
ب (صفر)-٤٠ **تحسين السلامة والكفاءة عن طريق التطبيق الأولى لوصلة البيانات أثناء الطريق** تنفيذ مجموعة أولية من تطبيقات البيانات لأغراض المراقبة والاتصالات في مجال مراقبة الحركة الجوية	**ب (١)-٤٠** **تحسين مزامنة الحركة الجوية والتشغيل الأولي القائم على المسار** تحسين التنسيق الزمني لتدفقات الحركة الجوية في نقاط التلاقي أثناء الطريق وترشيد تسلسل عمليات الاقتراب عن طريق استخدام قدرات 4DTRAD وتطبيقات المطار، ومنها: D-TAXI، عن طريق التبادل الأرضي الجوي لبيانات الطائرة المتعلقة بوقت الوصول المحدد (CTA)		**ب (٣)-٤٠** **التطبيق الكامل لعمليات رباعية الأبعاد قائمة على المسار** تتيح العمليات القائمة على المسار عرض مسارات دقيقة رباعية الأبعاد توزع على جميع مستخدمي شبكة الطيران. وهو ما يتيح معلومات متسقة ومحدثة على نطاق المنظومة ككل، بحيث يتسنى استخدامها في أدوات دعم القرار لتيسير عملية صنع القرار الشاملة على صعيد إدارة الحركة الجوية
ب (صفر)-٢٠ **تحسين المرونة والكفاءة لخطوط سير عمليات المغادرة** تطبيق إجراءات مغادرة تتيح للطائرات اعتماد خطوط سير المثلى مع مراعاة تعقيد المجال الجوي والحركة الجوية، عن طريق عمليات الصعود المستمرة (CCOs)			
	ب (١)-٩٠ **الإدماج الأولي لنُظم التحكم في الطائرة عن بعد (RPA) في المجال الجوي الذي لا يشمل عمليات الفصل** تطبيق إجراءات أساسية بتشغيل نُظم التحرك في الطائرة عن بعد في المجال الجوي الذي لا يشمل عمليات الفصل، بما في ذلك الرصد والتفادي	**ب (٢)-٩٠** **إدماج نُظم التحكم في الطائرة عن بعد ضمن الحركة الجوية** تطبيق إجراءات تشغيلية محسنة تغطي الوصلة المفقودة (بما في ذلك رمز أوحد للوصلة المفقودة) فضلاً عن تحسين تكنولوجيا الرصد والتفادي	**ب (٣)-٩٠** **الإدارة الشفافة لنُظُم التحكم في الطائرة عن بعد** تشغيل الطائرات الموجهة بنُظم التحكم عن بعد على سطح المطار وفي المجال الجوي الذي لا يشمل عمليات الفصل كأي طائرة أخرى.

— — — — — — — —

المرفق (باء) بكتاب المنظمة رقم ST 13/1-11/71

جدول أعمال المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (٢٠١٢)

المقدمة

مع تطور شبكة الملاحة الجوية، تواصل الايكاو معالجة موضوع التكامل بين النظم وتشغيلها البيني وتنسيقها، وصولا إلى مفهوم "المجال الجوي الواحد" للطيران المدني الدولي. وينبثق مفهوم المجال الجوي الواحد من مفهوم الايكاو التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (Doc 9854) ويساعد في ذات الوقت على تطويره. ويدور المفهوم حول نشر هذه الفكرة عالميا، ووضع خطط التنفيذ إقليميا وتنفيذ الهيكل الأساسي والإجراءات المطلوبة على المستويين الإقليمي والمحلي. وفي إطار مفهوم المجال الجوي الواحد، تعالج تدفقات الحركة الجوية الدولية من البداية إلى النهاية بهدف تعزيز الطاقة الاستيعابية والكفاءة بصورة شاملة وتحسين مستوى السلامة، مع خفض التأثير على البيئة أيضا. ومن الضروري الاتفاق الآن على إتباع أسلوب جديد للتخطيط العالمي ووضع القواعد القياسية، وتحديد التحسينات التشغيلية وتنفيذها. وباستعمال نظام التخطيط العالمي المحسّن على المدى الطويل والقائم على منهجية إعداد "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) (انظر المرفق (أ) بكتاب المنظمة ST13/1-11/71) التي تغذي خرائط الطريق المتعلقة بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع والكترونيات الطيران وإدارة معلومات الطيران، سوف يسمح هيكل المجال الجوي العالمي الواحد الرفيع المستوى بتشغيل البيئة الرقمية وتحقيق التكامل بين المطارات في استراتيجية حزم التحسينات المتتالية، وتسهيل إدارة الحركة الجوية القائمة على مسار الطيران، وتطبيق التكنولوجيات القائمة على الأداء.

وينبغي أن تقدم ورقات العمل معلومات عن العناصر المقترحة في "حزم التحسينات في منظومة الطيران" والوحدات وخرائط الطريق إلى جانب المبررات في ذلك. وستُعالج بعض مواضيع الأمن والبيئة ضمن نطاق المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية، نظرا لتأثيرها البالغ على شبكة الملاحة الجوية. إلا أن المسائل العامة المرتبطة بالأمن والبيئة، فسوف تعالج في محافل أخرى مكرسة لها وترتبط بمجالات الخبرة هذه، مثل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) وفريق خبراء أمن الطيران (AVSEC).

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 ر "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

بالتركيز على التنسيق والتشغيل البيني المؤديين إلى وضع نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية، يقدم هذا البند الخطة العالمية للملاحة الجوية بنسختها المستحدثة وخرائط الطريق المتعلقة بحزم التحسينات في منظومة الطيران، على نحو يعكس آفاق التخطيط على المستويات القصيرة والمتوسطة والطويلة الأجل فيما يتعلق بالنظم والإجراءات والتكنولوجيات المتوقع أن تكون متاحة للدول والمنتفعين. بالإضافة إلى ذلك، ستشكل خرائط الطريق الخمسة أساساً لتطوير إستراتيجية طيف الترددات اللازمة للعمليات التنفيذية. وفي جميع الحالات، يُستخدم النهج القائم على الأداء بناء على نتائج التحسينات التشغيلية المحددة التي تضمن التشغيل البيني الشامل للنظم. وينبغي تحديد العوائق الأساسية التي تعترض التنفيذ مثل أمن الفضاء المعلوماتي، واعتبارها بمثابة جزء من عملية إعداد خرائط الطريق. وسيتم اقتراح ترتيبات تهدف إلى ضمان التحديث الدوري لمنهجية إعداد حزم التحسينات في منظومة الطيران وخرائط الطريق على أساس تحديد أفق تخطيط متجددة مدتها ١٥ سنة.

وسيدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) تأييد مفهوم نظم الطيران المتكاملة؛

ب) تأييد خرائط الطريق المتعلقة بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع والكترونيات الطيران وإدارة معلومات الطيران؛

ج) الاتفاق على ما ينبغي إنجازه أيضا لمواصلة تطوير خرائط الطريق و"حزم التحسينات في منظومة الطيران" وسبل تحقيق ذلك؛

د) تحديد جداول زمنية ومنهجيات لوضع استراتيجية طيف الترددات لاستخدامها مع خرائط الطريق؛

هـ) تأييد الخطة العالمية للملاحة الجوية بنسختها المستحدثة، بما في ذلك خرائط الطريق و"حزم التحسينات في منظومة الطيران" بوصفها مرفقات ملحقة بهذه الخطة؛

و) تحديد وتأييد منهجية لتحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية بصفة دورية لضمان إدخال تنقيحات منهجية لأفق التخطيط المتجدد التي تبلغ مدتها ١٥سنة.

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

تعتبر زيادة البنية الأساسية للمدارج والتحسينات في نظم الملاحة الجوية والطائرات أساسية لتعزيز قدرة المطارات، إلا أنها لن تفيد إلا قليلا إذا لم تكن عمليات سطح المطارات بمجموعها قد تطورت لتحسين أداء المطارات. وستُعرض في إطار هذا البند النماذج التي تدعم مجالات الأداء الرئيسية في عمليات المطارات. ويشمل ذلك الوصول الأمثل إلى المطارات، وزيادة الطاقة الاستيعابية للمدارج بواسطة الفصل الديناميكي للاضطراب الظلي، وتعزيز سلامة وكفاءة عمليات سطح المطار، وتحقيق المستوى الأمثل لعمليات المطارات بواسطة التعاون على صنع القرار داخل المطارات، وبرج مراقبة المطارات المشغلة عن بعد وتحسين مستوى عمليات المطارات بواسطة إدارة المغادرة وسطح المطار والوصول. وسيولى الاهتمام أيضا إلى الإجراءات التشغيلية التكميلية التي تزيد من مستوى استخدام الملاحة الجوية القائمة على الأداء والتي تعتبر أساسية لتعزيز القدرات وتعزيز مستوى السلامة من خلال نهج الإرشاد العمودي وتثبيت النهج التي ترمي إلى المساعدة على خفض حالات اختراق المدارج؛ والتعاون على صنع القرار من أجل تبادل المعلومات فيما بين الشركاء التشغيليين في مطار ما لغرض تحسين الوعي بالمكان وتحقيق كفاءة كبيرة في إدارة الحركة على سطح المطار. وأخيرا، سيجري استعراض القدرة على التنبؤ بالحركة وانتظامها، بما في ذلك الجوانب المتعلقة بعبور نقاط الأمن ونقاط مراقبة الحدود، لأنها تعتبر من العوامل التي قد تيسر أو تعوق التشغيل الكفء للحركة على السطح. ويعد التعاون والتنسيق بصفة روتينية وفورية من الأمور الحيوية بين مختلف الجهات المعنية في المطارات لضمان الاستخدام الآني والفعال للبنية الأساسية للحركة على السطح في المطارات.

وسيدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) تأييد وحدات "حزم التحسينات في منظومة الطيران" فيما يتعلق بعمليات المطارات؛

ب) إعداد استراتيجيات وإسداء المشورة بشأن أعمال الايكاو والدول وصناعة الطيران في المستقبل فيما يتعلق بالملاحة القائمة على الأداء، والتعاون على اتخاذ القرار داخل المطارات والقضايا الأمنية التي تؤثر على شبكة إدارة الحركة الجوية.

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

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)

٣-٤: تعزيز اتخاذ القرار التشغيلي من خلال معلومات الأرصاد المتكاملة

تتطلب إدارة المعلومات على مستوى المنظومة (SWIM) إيجاد الحلول على مستوى المنظومة بأكملها بدلا من الحلول الفردية لإعداد شبكة متكاملة لإدارة الحركة الجوية، أي شبكة انترنت داخلية في مجال الطيران. وستُعرض في إطار هذا البند الوحدات التي تستخدم في مجال الأداء الرئيسي المتمثل في التشغيل البيني والبيانات بواسطة إدارة المعلومات على مستوى المنظومة والقابلة للتشغيل عالميا. ويشمل ذلك تحسين مستوى الأداء بواسطة تطبيق إدارة المعلومات على مستوى المنظومة، وتحسين مستوى الخدمة بواسطة كل المعلومات الرقمية عن إدارة الحركة الجوية، وزيادة التشغيل البيني، والكفاءة والقدرة بواسطة تطبيق تحسين الأداء التشغيلي من خلال "معلومات الطيران والمعلومات عن تدفق الحركة في إطار بيئة تعاونية (FF-ICE)" قبل المغادرة. ويتطلب اعتماد الحلول على مستوى المنظومة الاتفاق على مختلف التفاعلات بين الخدمات الأرضية وبين الخدمات الجوية والأرضية، فضلا عن أنواع البيانات التي يجب استخدامها وكيفية تبادلها، ومتطلبات خاصة بنوعية وسلامة البيانات، والنظر في الجوانب التجارية والجوانب المتعلقة بالأمن القومي. وينبغي النظر بعناية في منهجيات التنفيذ لضمان وجود استراتيجيات سليمة لاستخدامها عبر المنظومة مع مراعاة المخاطر المحتملة. وسيُنظر في التطورات الحاصلة في الاستخدام الرقمي لبيانات إدارة الحركة الجوية وبيانات الأرصاد الرقمية. ومع الإقرار بالدور الحيوي لخطة طيران الطائرة في سلسلة البيانات، سيدعى المؤتمر إلى النظر في بعض الاقتراحات من أجل التنفيذ التدريجي لمفهوم متطور حول التخطيط لرحلة الطيران وتبادل المعلومات بشأنها ومعروف باسم معلومات الطيران وتدفق الحركة من أجل بيئة تعاونية (FF-ICE).

وسيدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) تأييد وحدات "حزم التحسينات في منظومة الطيران" فيما يتعلق بالنظم القابلة للتشغيل البيني والبيانات؛

ب) وضع استراتيجيات وإسداء المشورة بشأن أعمال الايكاو والدول صناعة الطيران في المستقبل فيما يتعلق بتحسين الأداء من خلال تطبيق مفهوم (SWIM) ، وتحسين الأداء التشغيلي من خلال مفهوم (FF-ICE)، والمعلومات الرقمية والمتكاملة المتعلقة بالأرصاد الجوية فيما يخص إدارة الحركة الجوية.

البند ٤ من جدول الأعمال: السعة والكفاءة المثلى – من خلال إدارة الحركة الجوية على أساس تعاوني وعالمي

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

إن التعاون على نطاق واسع بين الجهات التشغيلية المعنية مدعوما بالمعلومات والأدوات الملائمة لمساندة اتخاذ القرار سيمكن من اتخاذ القرار المناسب مع مراعاة الأفضليات التي يعبّر عنها مختلف مستخدمي المجال الجوي، وهو ما يضمن الاستخدام الأكفأ والأمثل والمنصف لجميع موارد المجال الجوي. وستُستعرض في إطار هذا البند الوحدات التي تستخدم في مجال الأداء الرئيسي المتمثل في تحقيق أفضل مستوى للقدرة والرحلات الجوية المرنة. ويشمل ذلك تحسين العمليات بواسطة الحرية في اختيار المسار، وتعزيز أداء تدفق الحركة بواسطة التخطيط التشغيلي للشبكة، وتحسين القرارات التشغيلية بواسطة المعلومات المتكاملة عن أحوال الطقس، وتعزيز القدرة والمرونة بواسطة إدارة الفصل بين الطائرات، والإدماج الأولي لنظم الطائرات المشغلة عن بعد في المجال الجوي غير المعزول. وسيعرض المؤتمر التطورات العامة المستجدة في مجال التعاون على صنع القرار، مع ايلاء اهتمام خاص لتقدم إدارة تدفق الحركة الجوية الشاملة داخل مناطق معلومات الطيران وعبر هذه المناطق، والتطورات في وظائف إدارة وصول الطائرات ومغادرتها مع الاستعانة بالأجهزة الآلية. كما أن التحسينات في إدارة المجالات الجوية للاستعمالات الخاصة في السياق المدني والمدني العسكري على السواء مازالت تشكل حاجة ملحة وسوف يسعى المؤتمر إلى تحديد التحسينات استنادا إلى التبادل الآلي للمعلومات الآنية بما فيها البيانات الخاصة بمراقبة الطائرات بين مختلف الجهات. وسيجري في إطار هذا البند تبادل المعلومات عن تطورات الطائرات بدون طيار والطائرات المشغلة عن بعد.

وسيدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) تأييد نماذج "حزم التحسينات في منظومة الطيران" فيما يتعلق بتحقيق أفضل مستوى من السعة والكفاءة المثلى؛

ب) وضع الاستراتيجيات وإسداء المشورة بشأن أعمال الايكاو والدول وصناعة الطيران في المستقبل فيما يتعلق بالتعاون على صنع القرار فيما يخص إدارة الحركة الجوية، والمشاركة الديناميكية في استخدام المجال الجوي وإدماج واستيعاب الحركة العسكرية في المجال الجوي المدني.

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

٥-١: تحقيق التنسيق الزمني للحركة من خلال عملية رباعية الأبعاد قائمة على المسار

٥-٢: تعزيز المرونة والفاعلية في خطوط سير عمليات النزول والمغادرة

من الأمور الأساسية في تعزيز كفاءة مسارات الطيران الانتقال من النموذج الحالي لإدارة الحركة الجوية (والذي يُعرف فيه الموقع الحالي للطائرة) إلى مفهوم إدارة الحركة استنادا إلى المسار (وفيها يكون الموقع المستقبلي للطائرة أيضا معلوما). وباستخدام معلومات المسار الديناميكي المشتركة لتسهيل اتخاذ القرار بالتعاون بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية في نفس مناطق معلومات الطيران والمناطق المتاخمة، سيتمكن نظام إدارة الحركة الجوية من تحليل الأوضاع المستقبلية والتنبؤ بها على نحو دقيق استنادا إلى بارامترات ثلاثية الأبعاد وفي النهاية رباعية الأبعاد. وستُعرض في إطار هذا البند النماذج التي تدعم منطقة الأداء الرئيسية لمسارات الرحلات الفعالة – بواسطة العمليات القائمة على المسار. ويشمل ذلك تحسين التنسيق الزمني للحركة والعملية رباعية الأبعاد الأولية القائمة على المسار وتحسين المرونة والكفاءة في خطوط سير عمليات النزول. وستتمكن الرحلات الجوية من تحقيق أفضل النتائج مع أقل انحراف ممكن عن مسار الطيران الرباعي الأبعاد الذي يفضله المستخدم. وسيُطبق النظام الآلي، جوا وعلى الأرض، لتفعيل وتأمين تدفق الحركة مع الحرص على الحفاظ على قدرة المشغلين البشريين للتدخل حسب الحاجة لصون سلامة الشبكة برمتها. وسوف ينظر المؤتمر في التطورات المتعلقة بالتنسيق الزمني لتدفقات الحركة عند نقاط التلاقي في أثناء الطيران، وفي المناطق النهائية لتحقيق أفضل تسلسل لعمليات النزول من خلال تطبيق القياس الزمني في نقاط وسيطة. وسيجري تناول إجراءات المغادرة والوصول التي تأخذ في الحسبان مدى تعقيد المجال الجوي والحركة الجوية مع تسهيل الطيران من خلال تحقيق المستوى الأمثل من خطوط السير وذلك بتمكين عمليات الصعود المستمر (CCOs)، وعمليات النزول المستمر (CDOs) وعمليات النزول وفقا لخطوط السير المثلى (OPDs). وستكون من بين العناصر الرئيسية لهذه المناقشات إجراءات وترتيبات إدارة الحركة الجوية المساندة مثل إدارة الأزمات، وتنظيم المجال الجوي وإدارته، وموازنة الطلب والقدرة الاستيعابية وإدارة البيئة.

وسيدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) تأييد وحدات "حزم التحسينات في منظومة الطيران" فيما يتعلق بالطرق الجوية التي تتسم بالكفاءة ؛

ب) وضع الاستراتيجيات وإسداء المشورة بشأن أعمال الإيكاو والدول وصناعة الطيران في المستقبل فيما يتعلق بتحسين التنسيق الزمني للحركة الجوية، من خلال عمليات رباعية الأبعاد قائمة على تحديد المسار وزيادة 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"

على المستوى الاستراتيجي، يتيح المفهوم التشغيلي رؤية محدودة فيما تتيح الخطة العالمية إطارا عالميا لتنفيذ نظم الملاحة الجوية. وتعد عملية التخطيط والتنفيذ الإقليمي المحرك الرئيسي لأعمال الايكاو التنفيذية بشأن نظم الملاحة الجوية. وعند هذه النقطة يلتقي النهج الذي ينطلق من القمة إلى القاعدة والذي يتضمن الإرشادات العالمية وتدابير التنسيق الإقليمي مع النهج الذي ينطلق من القاعدة إلى القمة والذي يمثله التخطيط الوطني من جانب الدول. وأضِف إلى ذلك أن النجاح في تطبيق المفاهيم والتكنولوجيات الجديدة سيتوقف على الاستراتيجيات الخاصة بالتثقيف والتدريب والتي ينبغي أن تكون منسقة تماما من الناحية الزمنية. ويجب تناول العناصر البشرية في الحالات التي قد تنطوي على التفاعل البشري، سواء كمستخدم أو كمصدر للمعلومات. وتنطبق هذه الحالة تحديداً على مجالات مثل إدارة معلومات الطيران، أو إدارة المعلومات على صعيد المنظومة، أو الكترونيات الطيران، أو تصميم إجراءات الرحلات، أو أي مهمة قائمة على النظام الآلي والتي قد تعتمد على التشغيل البشري. والطيران المدني يقوم على خدمته عدد من الهيئات التي تصدر القواعد القياسية على الصعيد

العالمي والإقليمي والوطني وعلى صعيد صناعة النقل الجوي، وتقوم منظمة الطيران المدني الـدولي (الايكـاو) بإصـدار القواعد القياسية رفيعة المستوى التي توفر الأساس لإعداد القواعد الفنية التفصيلية على مستوى الدولة والصناعة. وفي ظل الاتجاه المتصاعد نحو تعدد التخصصات، يصبح اعداد وتقديم القواعد القياسية العالمية بشكل فعال ومنسق ومناسـب مـن حيث التوقيت من الأمور التي تحتاج الى بذل الكثير من الجهود.

وسيدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) إصدار توصيات للاسترشاد بها في المستقبل في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية بنسختها المستحدثة؛

ب) في سياق العوامل البشرية، تحديد المجالات التي تحتاج إلى التوحيد على المستوى العالمي أو التركيـز عليهـا مستقبلا؛

ج) إصدار التوصيات بشأن النهُج متعددة الأطراف المتعلقة بوضع القواعد القياسية، وذلك بناء على عمليات التنسيق والتعاون ضمن العلاقة التي تجمع بين الدول والإيكاو وبين الإيكاو والهيئات المعنية بالقواعد القياسية، من أجل الالتزام بالأطر الزمنية المبينة في خرائط الطريق.

– – – – – – – –

المرفق (ج) بكتاب المنظمة رقم ST 13/1-11/71

الخطة التنظيمية

الهيئة	رقم بند جدول الأعمال	من ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢																							
		الاثنين		الثلاثاء		الاربعاء		الخميس		الجمعة		السبت		الأحد	الاثنين		الثلاثاء		الاربعاء		الخميس		الجمعة	
		١٩		٢٠		٢١		٢٢		٢٣		٢٤		٢٥	٢٦		٢٧		٢٨		٢٩		٣٠	
		صباحا	بعد الظهر	صباحا	بعد الظهر	صباحا	بعد الظهر	صباحا	بعد الظهر	صباحا	بعد الظهر	صباحا	بعد الظهر		صباحا	بعد الظهر	صباحا	بعد الظهر	صباحا	بعد الظهر	صباحا	بعد الظهر	صباحا	بعد الظهر
اللجنة	١	O/P																					P	P
	١-١أ)																							
	١-١ب)																							
	١-١ج)																							
	١-١د)																							
	١-١ه)																							
	١-١و)									DR1														
	١-٢																							
	٢-٢														DR2									
	١-٣																							
	٢-٣																						R	R
	٣-٣																							
	٣-٤																							
	١-٤																DR3							
	٢-٤																							
	١-٥																DR4							
	٢-٥																							
	١-٦																				DR5			
	٢-٦																					DR6		

O – جلسة افتتاحية
P – جلسة عامة
DR – استعراض مشروع التقرير
R – استعراض التقرير النهائي

المرفق (د) بكتاب المنظمة رقم ST 13/1-11/71

جدول الأعمال وأوراق الاعتماد والترتيبات الإدارية الأخرى

جدول الأعمال

١- ردا على كتاب المنظمة السابق رقم ST 13/1-11/10 المؤرخ ٣١ مارس ٢٠١١ الذي يرجى فيه منكم إبداء تعليقاتكم بشأن القائمة المؤقتة بالمواضيع المقترح إدراجها في جدول أعمال المؤتمر، وجدنا أن هناك تأييداً عاما لهذه القائمة مع بعض الاقتراحات بشأن إضافات جديدة. ولم يكن في الإمكان إدراج بعض المواضيع الجديدة التي اقترحتها الدول في جدول الأعمال رغم أهميتها، وذلك إما لأنها تتجاوز نطاق المؤتمر أو لأن الموضوع تجري معالجته في محافل أخرى للايكاو.

أوراق الاعتماد

٢- وثائق التفويض ضرورية للمشاركة في الاجتماع. وينبغي أن تكون وثائق التفويض موقعة باسم الدولة أو المنظمة الدولية المعنية من قبل شخص مفوض على النحو الواجب للقيام بالتوقيع، كما يجب أن تتضمن اسم ومنصب كل عضو من أعضاء الوفد والإشارة إلى الصفة التي يعمل بها في الاجتماع (الدول الأعضاء: مندوب أو مناوب أو خبير استشاري؛ الدول غير المتعاقدة والمنظمات الدولية: مراقب). ويمكن إرسال وثائق التفويض مقدما إلى الأمين العام أو إيداعها، عند التسجيل في المنظمة، لدى أمين الاجتماع من خلال المنسق المسؤول عن وثائق التفويض.

التنظيم

٣- سيجري تسيير أنشطة الاجتماع وفقاً للتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية على مستوى الشعبة وللنظام الداخلي لتصريف أعمالها (الفقرة ٦ من الباب الأول من الوثيقة Doc 8143- AN/873/3). وسيجتمع المؤتمر في جلسة عامة صباح اليوم الأول ومرة أخرى في اليوم الأخير لاعتماد تقريره. وستعالج جميع بنود جدول الأعمال في إطار لجنة واحدة لمراعاة التخصصات العديدة التي ينطوي عليها معظم جوانب الموضوع الرئيسي.

٤- ونظرا لعدم توافر الحيز الكافي في قاعة المؤتمرات الرئيسية في الايكاو قد يتعين استخدام قاعة مجاورة لها لجلوس بعض المندوبين. وستتوفر في هذه القاعة المجاورة إمكانية البث المباشر لمداولات المؤتمر عن طريق الفيديو. كما ستوفر التسهيلات لتمكين المندوبين المتواجدين في القاعة المجاورة من الاتصال برئيس وفدهم الكترونيا في قاعة المؤتمرات الرئيسية لتنسيق أي مسألة محددة.

التأشيرات

٥- من الجدير بالإشارة أن كندا قد أعفت الزائرين المؤقتين من دول كثيرة من شرط الحصول على تأشيرات الدخول وذلك عملا بالفقرة ٣-١٩ من الملحق التاسع باتفاقية شيكاغو بعنوان *التسهيلات*. إلا أن مواطني بعض الدول لا يزالون يحتاجون إلى تأشيرات لدخول كندا. ومن المقترح لأي مشارك يحتاج إلى تأشيرة الدخول أن يتخذ الخطوات الضرورية للحصول عليها في وقت مبكر من أقرب السلطات الكندية. ولتسهيل إجراءات الدخول عند الوصول إلى كندا، ينبغي للمشاركين أن يحملوا معهم نسخة من الوثيقة الدالة على أنهم يمثلون دولتهم أو منظمتهم في الاجتماع، وأن يخبروا بذلك مسؤولي الهجرة الكنديين عند الوصول.

التسجيل والترتيبات الأخرى

٦- يمكن التسجيل عن طريق الانترنت للمشاركة في هذا الاجتماع وللحصول على المعلومات الإضافية ذات الصلة بترتيبات الحجز في الفنادق والترتيبات اللوجستية الأخرى على موقع المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية على الانترنت على العنوان التالي: WWW.icao.int/anconf.12، كما ستنشر على موقع الايكاو المعلومات العامة المتعلقة بترتيبات الإقامة والتسهيلات الأخرى المقدمة في مونتريال.

— — — — — — — —

المرفق (هاء) بكتاب المنظمة رقم ST 13/1-11/71

ترتيبات الوثائق لمؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر (AN-conf/12)

الترتيبات العامة

١- ستعد الأمانة العامة وثيقة أساسية عن كل بند من بنود جدول الأعمال، لتعريف المشكلة وتقديم نبذة تاريخية موجزة عنها. وستشمل ورقة العمل، حسب الاقتضاء، اتجاهات التطور واستنتاجات مبدئية وإجراءات معينة مقترحة. وستُعمم ورقات العمل الصادرة عن الأمانة العامة في أقرب وقت ممكن قبل انعقاد المؤتمر. وستصدر الورقات الأولى في أقرب وقت ممكن في موقع الانترنت التابع لمؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر اعتبارا من ٣٠ يونيو ٢٠١٢.

٢- وسيتم قدر المستطاع استخدام آلية التحضير للمؤتمرات التي تتضمن عناصر مثل مراسلة الدول والمنظمات الدولية والاستعانة بفرق الخبراء ومجموعات الدراسة لإعداد المقترحات لاتخاذ إجراءات محددة بشأن كل بند من بنود جدول الأعمال. وورقات العمل هي وثائق تقدم للنظر فيها في إطار بنود محددة من جدول الأعمال. وينبغي للدول والمنظمات الدولية إعداد أوراق عملها إما "على شكل وثائق إجراءات" وإما "على شكل وثائق معلومات". ويشمل الصنف الأول ورقات العمل التي تتضمن اقتراحات باتخاذ إجراءات محددة، وتعد جميع ورقات العمل الأخرى "وثائق معلومات".

تقديم ورقات العمل

٣- ينبغي للدول والمنظمات الدولية تقديم ورقات عملها بصورة الكترونية بصيغة Microsoft Word إلى عنوان البريد الالكتروني التالي: ANConf12@icao.int قبل انعقاد المؤتمر بأقصى فترة ممكنة وبمهلة حدها الأقصى ٦ أسابيع قبل افتتاح المؤتمر (أي ٣٠ سبتمبر ٢٠١٢) وذلك لكي يتسنى ترجمتها واستنساخها وتوزيعها في الوقت المناسب قبل انعقاد المؤتمر. وستصدر الوثائق المستلمة بعد ٣٠ سبتمبر ٢٠١٢، وفي موعد لا يتجاوز ٣٠ أكتوبر ٢٠١٢، في أقرب وقت ممكن باللغة أو اللغات المقدمة بها. ولن تُجهّز الوثائق المستلمة بعد ذلك التاريخ.

٤- وبغية تيسير استنساخ الوثائق في الوقت المناسب واستخدامها بالمؤتمر، يرجى الالتزام بالقواعد التي تحكم شكل ورقات العمل ومحتواها وطولها حسب ما يرد في هذه الوثيقة. ومن المهم مراعاة أنه سيتم الالتزام بالموعد النهائي لتقديم الوثائق ولن تُقبل أي وثائق إضافية من أجل توزيعها بموقع الانترنت التابع للاجتماع.

٥- ولن تُترجم إلاّ ورقات العمل التي تقدمها الدول. ولن تُوزع الوثائق التي تقدمها المنظمات الدولية إلاّ باللغة أو اللغات المقدمة بها. وستُطبع وتُوزع الوثائق المستلمة في موعد لا يتجاوز أسبوعين قبل افتتاح المؤتمر.

٦- وينبغي أن تقتصر كل ورقة من ورقات العمل على أربع صفحات بما في ذلك مرفقاتها. ووفقا للسياسة المقررة، فلم تعد المنظمة تُترجم أي ورقات عمل يتجاوز حجمها أربع صفحات بالإضافة إلى ورقات المعلومات. وفيما عدا الظروف الاستثنائية، يجب تقديم الوثائق التي تتجاوز عدد الصفحات المقرر كورقات معلومات بلغتها الأصلية فقط. وإذا تقرر أن موضوع هذه الورقات الأطول هو موضوع أساسي لأعمال المؤتمر، ينبغي إعداد موجز لا يتجاوز ٤ صفحات من أجل ترجمته.

توافر ورقات العمل

٧- ستوُضع وثائق المؤتمر على موقع الانترنت التابع للايكاو، على العنوان WWW.icao.int/anconf.12 بصفة مستمرة. وسيُوضع كذلك نموذج لورقات العمل وورقات المعلومات على موقع الانترنت لاستخدامه عند إعداد الوثائق.

وحيث أن الوقت المتوفر لمناقشة ورقات العمل هو وقت محدود جدا نظرا لعدد ورقات العمل المتوقع، فيرجى من جميع المشاركين الاطلاع بشكل مستمر على موقع الانترنت لمعرفة أحدث المعلومات المدرجة بالوثائق وللاطلاع على الوثائق قبل الحضور إلى المؤتمر. وسيتم الالتزام بتوفير دقيقتين فقط لعرض كل ورقة من ورقات العمل. ويرجى منكم إعداد عروضكم بشكل مناسب لكي يتسنى لكم عرض أهم النقاط الرئيسية خلال تلك الفترة الزمنية.

٨- ستُجهز ورقات العمل وفقا للأولويات التالية:

الأولوية الأولى— "وثائق الإجراءات"

الأولوية الثانية — "وثائق المعلومات"، على أن تصدر الملخصـــــات، في حالة تقديمها، قبل غيرها حسب الاقتضاء.

وثائق "الإجراءات"

٩- ينبغي أن تقدم "وثائق الإجراءات" بالشكل التالي:

أ) تقتصر كل وثيقة على بند واحد من جدول الأعمال.

ب) ينبغي أن تكون كل وثيقة موجزة، وألاّ تتجاوز أربع صفحات مطبوعة بما فيها النصوص المقترح تعديلها إذا اقتضى الأمر.

ج) ينبغي أن يلي عنوان بند جدول الأعمال وعنوان موضوع الوثيقة مباشرة ملخص في داخل برواز ويحدد طبيعة الاقتراح، والإجراء الموصى باتخاذه، على غرار المثال التالي:

> **ملخص**
>
> تتضمن هذه الوثيقة المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية لدراسته وتقييمه. وقد وضع هذا المفهوم فريق الخبراء المعني بالمفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية، وذلك بتوجيه من لجنة الملاحة الجوية. وتتضمن الفقرة ٦ الإجراء المعروض على الاجتماع.
>
> الإجراء : يدعى المؤتمر إلى .....

د) ينبغي أن يشرح الجزء الأول في كل ورقة شرحاً موجزاً الغرض من الاقتراح، ومبرره المنطقي، مع ذكر مراجع الموضوع الرئيسية.

وثائق "المعلومات"

١٠- ينبغي للدول والمنظمات الدولية التي ترغب في تقديم مواد لم تُكتب خصيصا لأي بند بعينه من بنود جدول الأعمال (مثل الدراسات الفنية الطويلة) أن تقدمها بأعداد كافية لتوزيعها في الاجتماع. ولن تستنسخ الأمانة العامة هذه المواد على شكل ورقات عمل.

– – – – – – – –

المرفق (واو) بكتاب المنظمة رقم ST 13/1-11/71

الجدول الزمني لأنشطة التثقيف على الصعيد العالمي فيما يخص حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) تحضيراً لمؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر (٢٠١٢)

تبذل الآن جهود كبيرة لإحاطة مختلف الجهات المعنية علماً بشأن حزم التحسينات في منظومة الطيران على النحو التالي:

حلقات العمل بشأن حزم التحسينات:

إقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي، مدينة المكسيك – من ٢٧ فبراير الى ٢ مارس ٢٠١٢
إقليم أمريكا الجنوبية، ليما – ٢٣–٢٧ ابريل ٢٠١٢
إقليم آسيا والمحيط الهادئ ، بانكوك – ٢١–٢٥ مايو ٢٠١٢
إقليم أوروبا (القطاع الشرقي)، فرنسا – ٢٥–٢٩ يونيو ٢٠١٢
إقليم إفريقيا الغربية والوسطى، داكار – ١٦–٢٠ يوليو ٢٠١٢
إقليم شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، نيروبي – ١٣–١٧ أغسطس ٢٠١٢
إقليم الشرق الأوسط، القاهرة – من ٣٠ سبتمبر إلى ٤ أكتوبر ٢٠١٢

كما تعتزم الايكاو عقد حلقة دراسية في مونتريال في يومي ١٦ و١٧ نوفمبر ٢٠١٢ بشأن التحسينات هذه لأي شخص لم يتسن له حضور حلقات العمل الإقليمية. وسوف يرد جدول أعمال هذه الحلقة الدراسية في النشرة الالكترونية القادمة عن المؤتمر في عام ٢٠١٢.

– انتهى –