

المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

البند رقم 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: 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 الكيانات الطيران

(و) خريطة طريق إدارة معلومات الطيران

مواصلة تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من أستراليا)

الموجز التنفيذي

توصي هذه الورقة أن تضطلع لجنة الملاحة الجوية وممثلون من قطاع دولي إقليمي عريض، في تشاور وثيق مع الأمانة العامة للايكاو، بوضع الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) في شكلها ومضمونها النهائيين، لينتم إقرارها من قبل مجلس الايكاو.

وتقترح الورقة إدخال تحسينات على الخطة العالمية للملاحة الجوية (الخطة العالمية)، التي تم توزيع مشروعها كمرفق بالوثيقة (AN-Conf/12-WP/3)، بغية أن تساعد تلك التحسينات على إعداد الصيغة النهائية للخطة العالمية التي تركز على السعة والكفاءة، وتقترح هذه التحسينات تضمين الخطة لإشارة واضحة إلى الروابط بينها والخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) وغيرها من الأهداف والسياسات الاستراتيجية للايكاو في مجال الملاحة الجوية.

ويُقترح في هذه الورقة أن تشكل حزم التحسينات في منظومة الطيران مرفقاً ثميناً يدعم الخطة العالمية، بيد أنه لا ينبغي تقديمها في الخطة باعتبارها "سياسة عالمية للملاحة الجوية"، كما يشار إلى ذلك ضمناً في الفصل ١ من مشروع الخطة الوارد في الوثيقة WP/3.

ويوصى في الورقة باعتماد نهج "مستويات التخطيط" لتجنب الحاجة إلى اتباع نهج 'وضع الحلول' للمشاكل التي تعترض سبيل الملاحة الجوية، التي قد تتباين في أهميتها من مناطق أو دول محددة إلى أخرى. وهو ما يعني أن تسترشد المناطق والدول في تصميم خططها للملاحة الجوية التي تتناسب احتياجاتها بخطة الايكاو المنفصلتين، أي الخطة العالمية لسلامة الملاحة الجوية والخطة العالمية المتعلقة بالسعة والكفاءة.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٢-٣.

١-١ المقدمة

١-١ تعتبر الوثيقة الحالية "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (Doc 9750-GANP) وثيقة استراتيجية، تحدد الخطوط العريضة لمنهجية تكفل التناغم العالمي في مجال الملاحة الجوية. وتجدر الإشارة إلى أن الخطة العالمية للملاحة الجوية ليست خطة تنفيذية ذات مشاريع أو التزامات تفصيلية تنبئ عن الجهات العالمية المعنية بالطيران.

٢-١ تستند وثيقة الخطة العالمية للملاحة الجوية في طبعتها الثالثة (Doc 9750) إلى وثيقة "المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية" (Doc 9854) من أجل بناء رؤية تقييمية للنظام العالمي للملاحة الجوية ونظم إدارة الحركة الجوية الداعمة. وقدمت الطبعة الثالثة التخطيط الذي يقوم على الأداء متضمناً توجيهاً بشأن كيفية اختيار أهداف الأداء وتحديد أغراضه وقياس الأداء العام للنظام، وصولاً في نهاية المطاف إلى وضع برامج عمل آمنة، تتسم بفعالية التكلفة، على الصعيدين العالمي والإقليمي.

٣-١ يوصف مشروع الخطة العالمية للملاحة الجوية (الخطة العالمية) المقدم إلى هذا المؤتمر بأنه تطوير للطبعة الثالثة من الخطة العالمية للملاحة الجوية استناداً إلى التوجيه الوارد في وثيقة الخطة (Doc 9750)، و"دليل متطلبات نظام إدارة الحركة الجوية" (Doc 9882)، و"دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية" (Doc 9883).

٤-١ ومع ذلك، فإن مشروع الخطة العالمية المرفق بالوثيقة (WP/3)، كما يفهم من عنوانه، هو خطة عالمية تركز على السعة والكفاءة. ويقترح ربطها بالخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) فور الانتهاء من صياغتها، كوثيقة مرافقة، والوثيقتان تشكلان معاً خط الأساس والتقييم المستقبلي لسلامة نظام الملاحة الجوية وسعته وفعاليتها.

٥-١ السمة الرئيسية لمشروع الخطة العالمية هي المقترح الذي يحمله باعتماد منهجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) وخرائط الطريق التكنولوجية الداعمة لها. وقد تم إلى حد كبير تطوير وحدات حزم التحسينات بواسطة فريق تقني تم تحديده على خلفية مشاريع الملاحة الجوية في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، التي ركزت على تحديات إقليمية كبرى تتعلق بالسعة والكفاءة.

٦-١ بينما تقف هذه الورقة موقفاً داعماً لإنشاء حزم التحسينات (ASBU)، وخرائط الطريق التكنولوجية الداعمة لها من أجل تحسين أداء الملاحة الجوية، فإنه يتعين إدراج وحدات حزم التحسينات كمرفق رئيسي داعم للخطة العالمية، ولكن دون أن تكون حزم التحسينات هي السياسة أو الخطة ذاتها كما يبدو في المشروع الحالي الذي تم توزيعه ضمن الوثيقة (WP/3).

٢- المناقشة

١-٢ حرصاً من الايكاو على المساعدة علي التخطيط المستقبلي في مجال الملاحة الجوية، فقد قامت على مدى عدد من السنوات بنشر عدة وثائق تصف المفاهيم المستقبلية ومنهجيات التخطيط في هذا الصدد.

٢-٢ ومع ذلك، فلا يمكن القول بأن كل هذه الخطط متكاملة تماماً، أو أنه قد تم تكييفها بشكل جيد لتسهيل التنفيذ على مستوى المناطق والدول، وإحراز الهدف المتمثل في تحقيق التناغم في مجال الملاحة الجوية على المستوى الدولي.

٣-٢ ينبغي للخطة العالمية أن تتيح تسهيل تنفيذ نظام عالمي متناغم للملاحة الجوية، مع السماح في الوقت ذاته لكل المناطق والدول بالعمل على تحقيق أهداف وسياسات الايكاو المتفق عليها بالنسبة للملاحة الجوية، من خلال تكييف الخطة العالمية وفقاً لظروف كل منها.

٤-٢ وينبغي بالتالي أن تصبح حزم التحسينات في منظومة الطيران أداة عمل ثمينة لمساعدة المناطق والدول على تطوير خططها بما يتلاءم مع المجالات الأربعة المحددة لتحسين الأداء على أساس متنسق عالمياً.

٥-٢ ومع التسليم بأن مشروع الخطة العالمية الذي تم توزيعه كمرفق بالوثيقة (WP/3) موجه بشكل خاص نحو الأهداف الاستراتيجية الجديدة المقدمة من الايكاو بشكل منفصل فيما يتعلق بسعة مجال الملاحة الجوية وفعاليتها. فمن المقترح تحسين مشروع الخطة العالمية بإدراج المتطلبات التالية:

أ) بيان الكيفية التي يمكن بها ربط الخطة العالمية للملاحة الجوية بالخطة العالمية لسلامة الطيران، وبالأهداف الاستراتيجية للايكاو (السلامة والأمن وحماية البيئة والتنمية المستدامة) علماً بأن عدم وجود تكامل بين الخطط، قد يحدو بالدول على عدم إدراج المبادرات الحيوية الخاصة بالسلامة في تخطيطها للملاحة الجوية إذا ما اكتفت بالتركيز على نماذج السعة والكفاءة كما في الوثيقة (WP/3)؛

(ب) الاعتراف بأنه يتعين تكيف الخطة العالمية بواسطة المناطق والدول وفقاً لاحتياجاتها الخاصة (على سبيل المثال، الاعتراف بأن خطط الدول والمناطق وأولوياتها المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية الناشئة عن الخطة العالمية لسلامة الطيران، لها الأسبقية على الأولويات المتعلقة بالسعة والكفاءة التي حددتها وثيقة مشروع الخطة العالمية (WP/3)؛

(ج) ضم حزم التحسينات في منظومة الطيران، بمجرد وضعها في شكلها النهائي، كمرفق بالخطة العالمية؛

(د) ضمان أن يكون النهج القائم على الأداء في التخطيط، على النحو المبين في الوثيقة (Doc 9883)، هو السمة الرئيسية للخطة.

٣- الاستنتاجات والتوصيات

١-٣ تقديراً لما بُذل من عمل في إعداد الصياغة الحالية للخطة العالمية للملاحة الجوية، مع إيلاء الاعتبار للمقترحات والمناقشات بشأن مشروع الخطة في هذا المؤتمر، فمن الضروري القيام بعملية جادة في أعقاب المؤتمر للعمل على وضع هذه الخطة في شكلها النهائي لكي يتسنى إقرارها من مجلس الإيكاو.

٢-٣ المؤتمر مدعو إلى ما يلي:

(أ) أن تضطلع لجنة الملاحة الجوية وممثلون من قطاع دولي إقليمي عريض، في مشاور الوثيق مع الأمانة العامة للإيكاو، بوضع الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) في شكلها النهائي ليتم إقرارها من قبل مجلس الإيكاو، مع إيلاء الاعتبار لمضمون مشروع الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750)، الذي تم توزيعه ضمن الوثيقة (WP/3)، وما تم مناقشته في المؤتمر من مقترحات متصلة بذلك؛

(ب) يتعين أن تتضمن الخطة العالمية في شكلها النهائي ما يلي:

(١) بيان الكيفية التي يتم بها ربط الخطة العالمية للملاحة الجوية بالخطة العالمية لسلامة الطيران (قيد التطوير حالياً)، وبالأهداف الاستراتيجية للإيكاو (السلامة والأمن وحماية البيئة والتنمية المستدامة)؛

(٢) الاعتراف بأن الأولويات المختصة بسلامة الملاحة الجوية الناشئة عن الخطة العالمية لسلامة الطيران الجاري إعدادها، لها الأسبقية على الأولويات المتعلقة بالسعة والكفاءة الواردة في مشروع الخطة العالمية في الوثيقة (WP/3)؛

(٣) ضم حزم التحسينات في منظومة الطيران، بمجرد وضعها في شكلها النهائي، كمرفق بالخطة العالمية؛

(٤) ضمان أن يكون لنهج التخطيط القائم على الأداء، على النحو المبين في الوثيقة 'دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية' (Doc 9883)، هو السمة الرئيسية للخطة.

(ج) أن يتم اعتماد نهج مستويات التخطيط لتجنب الحاجة إلى اتباع نهج 'وضع الحلول' للمشاكل التي تعترض سبيل الملاحة الجوية، التي قد تتباين في أهميتها من مناطق أو دول محددة إلى أخرى، وهو ما يعني استرشاد المناطق والدول بخطة الإيكاو العالمية لسلامة الطيران، وخطتها العالمية المتعلقة بالسعة والكفاءة، في تصميم خططها للملاحة الجوية التي تناسب الأولويات والاحتياجات الخاصة بها.

- انتهى -