



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

وتنسيقها، وصولاً إلى مفهوم "المجال الجوي الواحد" للطيران المدني الدولي

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

(أ) منهجية ومضامين "حزم التحسينات في منظومة الطيران"

(ب) خريطة طريق الاتصالات

(ج) خريطة طريق الملاحة الجوية

(د) خريطة طريق الاستطلاع

(هـ) خريطة طريق الكتروليات الطيران

(و) خريطة طريق إدارة معلومات الطيران

الوضع المتعلق بحزم التحسينات في منظومة الطيران

(ورقة مقدمة من أستراليا)

الموجز التنفيذي

تؤيد هذه الورقة الإطار العام لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) المنتظر إقراره من حيث المبدأ على النحو الوارد في مشروع الخطة العالمية للملاحة الجوية (الخطة العالمية) المرفقة بالوثيقة WP/3.

وهي تشجع على استخدام المناطق والدول لحزم التحسينات، فور الانتهاء من إعدادها، في معالجة المجالات الأربعة لتحسين الأداء، بغية تعزيز التوافق العالمي من خلال تطبيق وحدات حزم التحسينات بشكل متناغم.

كما تحدد الأعمال الإضافية التي يتوجب على الدول الاضطلاع بها بشأن وضع ومضمون وحدات حزم التحسينات، قبل أن يتم إعدادها في شكلها النهائي وإقرارها من مجلس الايكاو. ويتعين أن تتم هذه المهمة بمشاركة من لجنة الملاحة الجوية وممثلين من قطاع دولي إقليمي عريض، في تشاور وثيق مع الأمانة العامة للايكاو.

ومن المسلم به في هذه الورقة أن أولويات المناطق والدول المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية الناشئة عن الخطة العالمية لسلامة الطيران الجاري إعدادها لها الأسبقية على تلك المتعلقة بالسعة والكفاءة التي تركز عليها وحدات حزم التحسينات.

ويتم التأكيد في هذه الورقة على أن حزم التحسينات لا تمثل الخطوة الأولى في عملية التخطيط، وإنما هي أداة يتعين استخدامها بعد وضع الخطة العالمية لسلامة الطيران والخطة العالمية المتعلقة بالسعة والكفاءة، وتليهما الخطط على مستوى المناطق والدول. وهذا النهج لمستويات التخطيط يجنب الحاجة إلى اتباع نهج 'وضع الحلول' للمشاكل التي قد تتباين في أهميتها من مناطق أو دول محددة إلى أخرى.

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

١- المقدمة

١-١ اتخذت الجمعية العمومية للايكاف في دورتها السابعة والثلاثين القرار (٣٧-١٢) الذي يطلب من مجلس الايكاف أن يعدل الخطة العالمية للملاحة الجوية بحيث تتضمن إطاراً يتيح للايكاف بسهولة تحليل ما ينجم عن خطط الدول لتحديث قطاع الملاحة الجوية من أثر على النظام العالمي وأن يتخذ، بعد ذلك، ما يلزم من إجراءات مناسبة لضمان المواءمة على الصعيد العالمي.

٢-١ السمة الرئيسية لمشروع الخطة العالمية للملاحة الجوية (الخطة العالمية) التي تم توزيعها ضمن الوثيقة WP/3. هي أن يتم تنفيذ هذا القرار من خلال المقترح باعتماد منهجية حزم التحسينات في منظومة الطيران وخرائط الطريق التكنولوجية الداعمة لها. وقد تم تطوير وحدات حزم التحسينات بواسطة فريق تقني تم اختياره على خلفية مشاريع الملاحة الجوية في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، التي ركزت على تحديات إقليمية كبرى تتعلق بالسعة والكفاءة.

٣-١ ستشكل منهجية ووحدات حزم التحسينات، بمجرد الانتهاء من صياغتها، أداة ثمينة للمناطق والدول لاستخدامها في معالجة المجالات الأربعة المحددة لتحسين الأداء (أي، عمليات المطارات، والنظم والبيانات القابلة للتشغيل البيئي على المستوى العالمي، والسعة المثلى ومسارات الطيران التي تتسم بالمرونة، ومسارات الطيران التي تتسم بالكفاءة) والعمل على تحسين التوافق العالمي من خلال تطبيق ووحدات حزم التحسينات بشكل متناغم.

٢- معلومات أساسية

الوضع المتعلق بحزم التحسينات في منظومة الطيران

١-٢ على الرغم من أهمية حزم التحسينات في منظومة الطيران، إلا أنها لا تمثل الخطوة الأولى في عملية التخطيط للملاحة الجوية، وإنما هي أداة لتطوير خطة لسلامة الملاحة الجوية وخطة تتعلق بالسعة والكفاءة، على أساس أهداف وسياسات وأولويات أعدتها الايكاف على المستوى العالمي، ليتم بعد ذلك الاتفاق عليها على مستوى المناطق والدول.

٢-٢ إن اتباع نهج مستويات التخطيط، وهو أن تقوم الايكاف بوضع خطتين منفصلتين، الخطة العالمية لسلامة الطيران والخطة العالمية للسعة والفعالية لكي يمكن الاسترشاد بهما في تطوير الخطط على مستوى المناطق ثم الدول، يجنب الحاجة إلى اتباع نهج 'وضع الحلول' للمشاكل التي تعترض سبيل التخطيط للملاحة الجوية.

٣-٢ عندما يتم استخدام نهج قائم على الأداء في تحديد الأهداف والسياسات والأولويات المتعلقة بالملاحة الجوية على المستوى العالمي أولاً فالمستوى الإقليمي، تكون المناطق والدول في أفضل وضع يمكنها من تحديد ما يتعين عليها إدراجه في خططها، وأين يتعين توجيه الموارد المحدودة في مجال الملاحة الجوية، بدلاً من الرضوخ لقيود خارجية تفرضها الحلول التكنولوجية أو النموذجية للمشاكل التي قد تتباين في أهميتها من مناطق ودول محددة إلى أخرى.

٤-٢ بالنسبة لمناطق ودول عديدة، تكون أولوياتها المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية الناشئة عن خطة الايكاف العالمية لسلامة الطيران الجاري تطويرها، لها الأسبقية على الأولويات المتعلقة بالسعة والكفاءة التي تركز عليها حزم التحسينات.

٥-٢ يتوجب على الدول الاضطلاع بمزيد من العمل المعنى بالوضع المتعلق بحزم التحسينات، مع مراعاة الأطر الزمنية المحددة التي تم إدراجها في مشروع الخطة العالمية المعنية بسعة وفعالية الملاحة الجوية (الخطة العالمية) التي تم توزيعها ضمن الوثيقة WP/3. فعلى سبيل المثال، تشير الصفحة ٢٦ من مشروع الخطة العالمية إلى أن الموعد النهائي المستهدف لإتاحة 'مختلف القدرات' التي تتضمنها وحدات الحزمة صفر (0) يحين عام ٢٠١٣، ومن المرجح أن تحقق جميع هذه القدرات المختلفة وانطباقها خلال الإطار الزمني ٢٠١٣ - ٢٠١٨ سيشكل صعوبة كبيرة بالنسبة إلى معظم الدول.

٦-٢ من الضروري توضيح الوضع المتعلق بحزم التحسينات من حيث علاقتها بوضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية وبمهام الايكاف. وقد يتوجب التأكيد على تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية كمتطلب أساسي يتعين على الدول تحقيقه قبل أن تقترب حتى من أي من الوحدات المنصوص عليها في الحزمة صفر (0). كما يتم حتى الآن عموماً تقديم إطار حزم التحسينات كأداة عمل يمكن للمناطق والدول أن تختار من بينها عند معالجة فرادى احتياجاتها في المستقبل.

٧-٢ بيد أن مشروع الخطة العالمية الذي تم توزيعه ضمن الوثيقة WP/3، ونظام تصنيف وحدات حزم التحسينات الوارد في الوثيقة WP/25 يبدوان كما لو كانا يشيران إلى أنه يتعين تنفيذ مختلف القدرات وفقاً لجداول زمنية محددة و/أو أنها مصنفة باعتبارها 'أساسية'.

٨-٢ ينبغي أن يتم الاضطلاع بهذا العمل الإضافي بمشاركة من لجنة الملاحة الجوية وممثلين من قطاع دولي إقليمي عريض، والأمانة العامة للايكاو. ولا ينبغي التسرع في الشروع في هذا العمل، وإنما من الأفضل الانتظار ريثما تتاح للدول الفرصة لتقييم مشروع خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران الجاري تطويرها، بغية إيلاء الأولوية القصوى للسلامة عند وضع خطط الملاحة الجوية على مستوى المناطق والدول في المستقبل.

مضمون حزم التحسينات في منظومة الطيران

٩-٢ تواصل دولٌ عديدة من منطقة آسيا والمحيط الهادئ، ويحتل من مناطق أخرى، البحث عن مجالات لتحسين مضمون وحدات حزم التحسينات التي يشملها المشروع الموزع حتى الآن. ولذلك فإنه ينبغي أيضاً للمناطق والدول الأخرى التي لم تشارك بشكل مباشر في تطوير حزم التحسينات أن تجري استعراض أقران لوحدة حزم التحسينات، وذلك بواسطة فريق تقني يتم اختياره. كما تحتاج عمليات تحسين وحدات حزم التحسينات إلى الاسترشاد بالمبادرات الناشئة عن خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران بمجرد الانتهاء من إعدادها.

١٠-٢ ثمة جانب آخر يتعين النظر فيه بالنسبة لحزم التحسينات؛ وهو ما إذا كان يتعين التوسع في مضمون وحدات حزم التحسينات في المستقبل ليشمل مجالات أخرى لتحسين الأداء فضلاً عن تلك المجالات الأربعة التي يشملها حالياً (أي، مسارات الطيران التي تتسم بالمرونة، والسعة المتلى ومسارات الطيران التي تتسم بالكفاءة، والنظم والبيانات القابلة للتشغيل البيئي على المستوى العالمي، وعمليات المطارات).

١١-٢ على سبيل المثال، تتضمن وثيقة 'المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية' (Doc 9854) في شكلها الحالي الملامح العامة لإحدى عشر توقعاً لسلطات إدارة الحركة الجوية، بعضها يمكن تطويره وفقاً لمجالات محددة من مجالات تحسين الأداء ومتطلبات تطوير وحدات حزم التحسينات ضمن إطارها العام.

١٢-٢ ولذلك ينبغي إقرار منهجية حزم التحسينات في منظومة الطيران من حيث المبدأ في مؤتمر الايكاو الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12)، بيد أنه يتعين الاضطلاع بمزيد من العمل وصولاً إلى إعداد وحدات حزم التحسينات إعداداً كاملاً، وجعلها جاهزة للاستخدام، حسب الاقتضاء، على مستوى المناطق والدول.

٣- الاستنتاجات والتوصيات

١-٣ ستوفر حزم التحسينات في منظومة الطيران المساعدة للمناطق والدول على معالجة المجالات الأربعة المحددة لتحسين الأداء، وتعزيز التوافق العالمي من خلال تطبيق وحدات حزم التحسينات بشكل متناغم.

٢-٣ بيد أن وضوح ودقة المسائل الرئيسية في حزم التحسينات وإجراء مزيد من الصقل لمضمون الوحدات سيجعلها أكثر قابلية للتطبيق والتنفيذ بواسطة المناطق والدول في جميع أنحاء العالم وفقاً للأطر الزمنية المتفق عليها.

٣-٣ المؤتمر مدعوٌ إلى الموافقة على التوصيات التالية:

(أ) إقرار منهجية حزم التحسينات في منظومة الطيران من حيث المبدأ، إلى جانب ما يلي:

(١) يتعين اضطلاع لجنة الملاحة الجوية وممثلين من قطاع دولي إقليمي عريض، في مشاور وثيق مع الأمانة العامة للايكاو، بمزيد من العمل بشأن الوضع والمضمون النهائيين لحزم التحسينات في منظومة الطيران، لإقرارها بشكل نهائي من مجلس الايكاو؛

٢) ستساعد حزم التحسينات في منظومة الطيران، بمجرد وضعها في شكلها النهائي، المناطق والدول التي تستخدمها على معالجة المجالات الأربعة لتحسين الأداء وتعزيز التشغيل البيئي على المستوى العالمي من خلال تطبيق وحدات حزم التحسينات بشكل متناغم؛

ب) التسليم بأن الأولويات المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية الناشئة عن الخطة العالمية لسلامة الطيران الجاري إعدادها لها الأسبقية على الأولويات المتعلقة بالسعة والكفاءة التي تركز عليها وحدات حزم التحسينات.

ج) التسليم بأن حزم التحسينات لا تمثل الخطوة الأولى في عملية التخطيط، وإنما هي أداة يتعين استخدامها بعد وضع خطة سلامة الملاحة الجوية والخطة المتعلقة بالسعة والكفاءة على أساس أهداف وسياسات وأولويات أعدتها الايكاو على المستوى العالمي، ليتم بعد ذلك الاتفاق عليها على مستوى المناطق والدول.

د) اعتماد نهج مستويات التخطيط لتجنب الحاجة إلى اتباع نهج 'وضع الحلول' للمشاكل التي قد تتباين في أهميتها من مناطق أو دول محددة إلى أخرى، وهو ما يعني أن تسترشد المناطق والدول بخطة الايكاو العالمية لسلامة الملاحة الجوية، وخططها المتعلقة بالسعة والكفاءة، في نهج التخطيط الذي تتبعه لتطوير وإعداد خططها التي تركز على الأولويات والاحتياجات الخاصة بها.

. انتهى .