



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

تصنيف حزم التحسينات في منظومة الطيران وتحديد الأولويات فيما بينها

(ورقة مقدمة من أستراليا)

الموجز التنفيذي

الفكرة الأساسية في هذه الورقة هي أنه يتعين تحديد الأولويات النهائية المتعلقة بحزم التحسينات في منظومة الطيران بمشاركة من لجنة الملاحة الجوية وممثلين من قطاع دولي إقليمي عريض، في تشاور وثيق مع الأمانة العامة للإيكاو. ويتحتم أن تتوافق أي مقترحات تقدم بشأن تحديد الأولويات المتعلقة بوحدة حزم التحسينات في منظومة الطيران مع نهج التخطيط القائم على الأداء، المبينة ملامحه في الوثيقتين (Doc 9882) و (Doc 9883).

ومن المسلم به في هذه الورقة أنه يجب عند تحديد الأولويات المتعلقة بحزم التحسينات مراعاة التنوع الإقليمي، كما لا ينبغي الشروع في تحديد الشكل النهائي للجدول الزمني المتعلقة بتنفيذ مختلف مكونات الوحدات وكافة مكونات حزم التحسينات إلا بعد أن تفرغ الدول من دراسة ما ينجم عن الخطة العالمية للسلامة الجوية، بعد أن يتم إعدادها، من تبعات على أولويات الملاحة الجوية.

ومن المعروف أنه بالنسبة لعدد من المناطق والدول، تكون الأولويات المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية الناشئة عن الخطة العالمية لسلامة الطيران الجاري إعدادها لها الأسبقية على الأولويات المتعلقة بالسعة والفعالية التي تركز عليها وحدات حزم التحسينات.

وهي تدعو إلى اعتماد نظام تصنيف بسيط يتألف من فئتين (أساسية ومستصوبة)، لمواءمة الوحدات مع استخدام القواعد القياسية والتوصيات الدولية التي وضعتها الإيكاو والمعترف بها دولياً.

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

١- المقدمة

١-١ بعد إقرار المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية في عام ٢٠٠٣ لوثيقة 'المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية' (Doc 9854)، أعدت الإيكاو وثيقتين مترافقتين قامت بنشرهما، هما: 'دليل متطلبات نظام إدارة الحركة الجوية' (Doc 9882)، و'دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية' (Doc 9883).

٢-١ تم تصميم هذه الوثائق الثلاث بحيث يمكن استخدامها بشكل مشترك: الوثيقة (Doc 9854) تمثل الرؤية، بينما تساعد الوثيقتان الأخريان على ضمان التركيز على حل ما تم تحديده من مشاكل متعلقة بالأداء، مع التخطيط للخطوات اللازمة للتطور نحو تحقيق هذه الرؤية.

٣-١ إن قرار الجمعية العمومية للايكاف ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الايكاف وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية - هو قرار ذو صلة، حيث إنه يتضمن ما يلي:

أ) يدعو الدول ومجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية وصناعة الطيران إلى اتباع المفهوم التشغيلي العالمي الذي وضعته الايكاف لإدارة الحركة الجوية على النحو الوارد في الوثيقة (Doc 9854)، بوصفه الإطار المشترك لتوجيه أعمال تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية؛

ب) يحث المجلس على اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان جعل النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية المقبل نظاماً مبنياً على الأداء، فضلاً عن وضع أهداف وأغراض أداء هذا النظام المقبل في الوقت الملائم،

ج) يحث المجلس على أن يضمن قيام الايكاف بوضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية اللازمة لدعم تنفيذ نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية.

٤-١ إن قرار الجمعية العمومية للايكاف ٣٧-١٥: البيان الموحد بسياسات الايكاف المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية - يقضي أيضاً بما يلي:

أ) يجب أن تكون أنشطة فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية موجهة قدر الإمكان نحو النهج القائم على الأداء خلال إعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية،

ب) يجب توفير قدر عال من الاستقرار في القواعد القياسية والتوصيات الدولية لتمكين الدول المتعاقدة من المحافظة على استقرار تنظيماتها الوطنية.

٥-١ وبالإضافة إلى ذلك، فقد أوصت الجمعية العمومية للايكاف في دورتها السابعة والثلاثين بإجراء عمليات تقييم للآثار خلال وضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية الجديدة، وذلك على النحو الوارد في الوثيقة (A37-WP/394، التصويب-٢). والمفهوم من ذلك أنه قد تم توجيه لجنة الملاحة الجوية للاضطلاع، وقد شرعت في الاضطلاع، بعمل دراسات جدوى وتجارب تقييمية ذات صلة.

٦-١ يوفر مشروع الخطة العالمية للملاحة الجوية (الخطة العالمية) وحزم التحسينات في منظمة الطيران المقدم إلى المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية، منهجية للتخطيط، اعترافاً بأن الوثيقتين (Doc 9882) و (Doc 9883) هما وثيقتين تأسيسيتين مترافقتين، ويتضمن مشروع الخطة العالمية أنه:

أ) يرمي إلى قيام المخططين للملاحة الجوية في شتى أنحاء العالم بإجراء التحليل المناسب للمشاكل والتغرات المتعلقة بالأداء في منطقتهم الجغرافية، والنظر إلى مجموعة وحدات حزم التحسينات كقائمة لاختيار الحلول المحتملة من بينها باتباع عملية ذات خطوات تكرارية، والقيام بتحديث خطط الملاحة الجوية على الصعيدين الوطني والإقليمي وفقاً لذلك. (مرفق الوثيقة WP/3: الصفحة ٢٢ {التخطيط لعمليات تحديث المجال الجوي}، الصفحة ٩٦-٧ - المرفق ١)؛

ب) يلاحظ إمكانية تعظيم استحقاق المنافع من خلال استكشاف وإيجاد وسائل مقبولة للتخفيف من آثار عدم التنفيذ بطريقة متزامنة، الذي قد يرجع في حد ذاته إلى عدد من الأسباب المعقولة. (مرفق الوثيقة WP/3: الصفحتان ٣٦ و ٣٧، والصفحة ٣٩، والصفحة ٤٦).

٢- المناقشة

تحديد أولويات حزم التحسينات في منظومة الطيران

١-٢ تمثل الوثيقة (WP/25) بداية طيبة لمناقشة تحديد الأولويات وعملية التصنيف.

٢-٢ بيد أن الطبيعة الأساسية للتغييرات في حزم التحسينات، إلى جانب محدودية الآلية التي استخدمت في إعداد مشروع حزم التحسينات، تملّي الحاجة الآن إلى إجراء دراسة مفصلة تشترك فيها لجنة الملاحة الجوية وممثلين من قطاع دولي إقليمي عريض والأمانة العامة للايكاف، للعمل على إعداد الشكل النهائي للأولويات المتعلقة بحزم التحسينات.

٣-٢ لا ينبغي التسرع في الشروع في هذا العمل، وإنما من الأفضل الانتظار ريثما تتاح للمناطق والدول الفرصة لتقييم مشروع خطة الايكاف العالمية لسلامة الطيران الجاري تطويرها، بغية إيلاء الأولوية القصوى للسلامة عند وضع خطط الملاحة الجوية على مستوى المناطق والدول في المستقبل

٤-٢ بالنسبة لعدد من المناطق والدول، تكون الأولويات المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية الناشئة عن خطة الايكاف العالمية لسلامة الطيران، لها الأسبقية على الأولويات المتعلقة بالسعة والفعالية التي تركز عليها حزم التحسينات، علماً بأنه يمكن إضافة مبادرات السلامة الناشئة عن الخطة العالمية لسلامة الطيران في الوقت المناسب إلى حزم التحسينات في منظومة الطيران.

٥-٢ فيما يلي بعض الاعتبارات المتعلقة بأولويات حزم التحسينات، التي يمكن دراستها بالتفصيل وبحثها بشكل سليم:

(أ) ما هو المقصود بمصطلح 'المسار المباشر'؟

(ب) كيف ترتبط تلك الأولويات وفئات التصنيف بما هو موجود من معايير للقواعد القياسية والتوصيات الدولية، والإجراءات التكميلية، وما إلى ذلك؟

(ج) كيف تنشأ تلك الأولويات وفئات التصنيف عن قيام الدول المتعاقدة بالتطبيق الفعلي لنهج الايكاف للتخطيط القائم على الأداء؟

(د) كيف ترتبط تلك الأولويات وفئات التصنيف بمشاكل الأداء المتنوعة التي يتم تحديدها وترتيب أولوياتها من خلال الدول المتعاقدة والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في شتى أنحاء العالم؟

٦-٢ يتوجب على الدول الاضطلاع بمزيد من العمل المعني بالوضع المتعلق بحزم التحسينات، مع مراعاة الأطر الزمنية المحددة التي تم إدراجها في مشروع الخطة العالمية التي تم توزيعها ضمن الوثيقة WP/3.

٧-٢ على سبيل المثال، تشير الصفحتان ٢٦ و ٢٧ 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.

٨-٢ من الضروري توضيح الوضع المتعلق بحزم التحسينات وعلاقتها بوضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية وبمهام الايكاف الممكنة. كما يتم حتى الآن عموماً تقديم إطار حزم التحسينات كأداة عمل يمكن للمناطق والدول أن تختار من بينها عند معالجة فرادى احتياجاتها، بحيث يتم تطبيقها بشكل متسق لتعزيز التشغيل البيئي على المستوى العالمي.

٩-٢ 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 لجدول زمنية محددة و/أو أنها مصنفة باعتبارها 'أساسية'.

تصنيف حزم التحسينات في منظومة الطيران

١٠-٢ تحدد الوثيقة (WP/25) المقدمة للمؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12) مقترحاً لتصنيف وحدات حزم التحسينات، مع التركيز المبدئي على الحزمة (١) وتصنيف بعض من وحداتها باعتبارها 'أساسية'.

١١-٢ مع دعم الورقة لوضع نظام لتصنيف حزم وحدات التحسينات من أجل توجيه المناطق والدول إلى الأهمية التي توليها الايكاف لاعتماد مختلف مكونات الوحدات، فإنها تؤيد وضع نظام أبسط للتصنيف يتألف من من فئتين (أساسية ومستصوية)، لتحقيق التناغم بين مكونات الوحدات مع استخدام القواعد القياسية والتوصيات الدولية التي وضعتها الايكاف والمعترف بها دولياً.

١٢-٢ إن النظام رباعي الفئة الذي تقترحه الوثيقة (WP/25) يبدو بالغ التعقيد. فئة 'محددة' يكتنفها شيء من الغموض، حيث إنها لا تعطي مؤشراً على الأهمية النسبية، كما تبدو فئة 'اختيارية' غير مناسبة نظراً للدور الرئيسي لحزم التحسينات في دعم التنفيذ في المستقبل لنظام عالمي للملاحة الجوية يتسم بالتناغم والسلاسة.

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 حزم التحسينات بشكل متناغم.

٢-٣ بيد أنه يلزم الاضطلاع بمزيد من العمل لتحديد الأولويات المتعلقة بحزم التحسينات واقتراح نهج أبسط لتصنيفها، من أجل تحقيق مواعمة أفضل بين الوحدات وقدراتها اللازمة مع استخدام القواعد القياسية والتوصيات الدولية التي وضعتها الايكاو والمُعترف بها دولياً.

٣-٣ المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصيات التالية:

(أ) إقرار تحديد أولويات حزم التحسينات في منظومة الطيران من حيث المبدأ، على أن تضطلع لجنة الملاحة الجوية وممثلون من قطاع دولي إقليمي عريض، في مشاور وثيق مع الأمانة العامة للايكاو، بمزيد من العمل بشأن هذه الأولويات، لينظر فيها مجلس الايكاو؛

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

(ج) يجب أن يراعى في تحديد أولويات وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران أن تتوافق مع نهج التخطيط القائم على الأداء، المبينة ملامحه في الوثيقتين (Doc 9882 و Doc 9883)؛

(د) يجب مراعاة التنوع الإقليمي عند تحديد الأولويات المتعلقة بحزم التحسينات، كما لا ينبغي الشروع في تحديد الشكل النهائي للجداول الزمنية المتعلقة بتنفيذ مختلف مكونات الوحدات وكافة مكونات حزم التحسينات إلا بعد أن تفرغ الدول من دراسة ما ينجم عن الخطة العالمية لسلامة الجوية، بعد أن يتم إعدادها، من تبعات على أولويات الملاحة الجوية.

(هـ) اعتماد نهج بسيط لتصنيف حزم التحسينات في منظومة الطيران، يتألف من فئتين ('أساسية' و 'مستصوبة')، لمواعمة وحدات حزم التحسينات مع استخدام القواعد القياسية والتوصيات الدولية التي وضعتها الايكاو والمُعترف بها دولياً.

- انتهى -