



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

الخطة العالمية للملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من رئيس الاتحاد الأوروبي بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١،
ومن الدول الأعضاء باللجنة الأوروبية للطيران المدني، ومن الدول الأعضاء بالمنظمة
الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية^٢ (EUROCONTROL))

الموجز التنفيذي

تدعم هذه الورقة نهج الايكاو للتخطيط القائم على الأداء. وهي تشدد على أن نتائج الخطة العالمية تقتضي، ضمن سمات أخرى، توخي الدقة في تطوير الوظائف الإلكترونية بغية ضمانة سهولة الاطلاع على المعلومات، فضلا عن التحديث المنتظم والقابل للتتبع.
الإجراء: يرجى من المؤتمر أن يوافق على التوصية الواردة في الفقرة ٣.

١- مقدمة

١-١ تقدم ورقة العمل AN-Conf/12-WP/3 الصيغة المقترحة المنقحة للخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) لكي يقرها المؤتمر. وتعرض ورقة العمل AN-Conf/12-WP/36 الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية والتي تعد بمثابة صيغة مماثلة للخطة العالمية من أجل المجال الجوي التابع للاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني، والتي تكمل الخطة العالمية بتدابير إضافية لازمة لتنفيذ مستويات أداء إدارة الحركة الجوية المطلوبة في ذلك المجال الجوي.

٢-١ إن الخطة العالمية للملاحة الجوية مدعومة بمعارف ومواد مكثفة تصف مسوغات وسمات عناصر الخطة. ولقد طورت هذه المواد، ولا سيما حزم التحسينات في منظومة الطيران ومخططات التكنولوجيا، بواسطة مشاركة الخبراء مشاركة نشطة. ويعد توفرها ودقتها أمرا لازما لتزويد أولئك الذين سيعتمدون الخطة العالمية للملاحة الجوية بالثقة في أن هذه الصورة الرفيعة المستوى يمكن استخدامها استخداما فعالا لتوجيه كل من أنشطة التطوير والتنفيذ.

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وقبرص الجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا ولبنان ولوكسمبورغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة. جميع هذه الدول الـ ٢٧ عضو أيضا في اللجنة الأوروبية للطيران المدني.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وكرواتيا وجورجيا وأيسلندا ومولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

٣-١ تقدم الخطة العالمية للملاحة الجوية منظور لا يقتصر على الأعمال القصيرة الأجل. فثمة وقت طويل في مجال الطيران المدني للانتقال من البحث والتطوير حتى التنفيذ الفعلي، وعملية التحول هذه هي عملية معقدة عندما تقتضي التزامن فيما بين مختلف الجهات لتوليد المكاسب المتوخاة من التشغيل. ولذا فمن المهم أن تعتمد الخطة العالمية للملاحة الجوية، بصيغتها المقترحة، منظور وقت أطول بشكل كاف، يقر بأن الفترة طويلة الأجل لا يمكن تحديدها بدقة مثل ما هو الأمر بالنسبة للفترة قصيرة الأجل.

٢- المناقشة والمسائل التي قد تثار

١-٢ حالة معلومات الخطة العالمية للملاحة الجوية وتحديث هذه المعلومات

١-١-٢ إن النسخة الورقية من الخطة العالمية للملاحة الجوية هي وثيقة موجهة للجهات التنفيذية. ويمكن الاطلاع على مواد إضافية في صيغتها الإلكترونية لإعطاء جوهر للمسألة غير متوفر في الوثيقة التنفيذية. إن هذا التوجه العام هو توجه مدعوم، غير أنه يؤدي إلى عدد من التساؤلات التي يلزم تناولها منذ البداية عندما سيتناول المؤتمر، وهيئات الايكاو الأخرى فيما بعد، الخطة العالمية للملاحة الجوية. وتتصل هذه التساؤلات بحالة معلومات التخطيط وتحديثها.

٢-١-٢ ما هي الجهة المخولة بالإقرار وما هي المواد الواجب إقرارها؟ وما هو شكل "الإقرار" والاعتماد "والموافقة" المترتب عن هذا الأمر؟ وبالمقارنة، فإن الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية غير "ملزمة" للدول الأوروبية ولقطاع الطيران.

٣-١-٢ وينبغي كذلك تحديد حجم المعلومات الإلكترونية الداعمة للخطة تحديدا تاما لكي يعرف أي مستخدم للخطة العالمية للملاحة الجوية ما ينتظره ومكان هذه المعلومات. وفي هذا الإطار ينبغي تجنب وضع المستخدم ذاته في حيرة في قاعدة بيانات هائلة، وينبغي توفير التوجيه بشأن الشكل الإلكتروني للخطة العالمية للملاحة الجوية.

٤-١-٢ ما هي الجهة المخولة بالتعديل وزمانه بالخطة العالمية للملاحة الجوية (ورقية كانت أم إلكترونية)، وما هي حالة المعلومات المعدلة؟ وينبغي أن تراعي عملية تحديث الخطة آلية مناسبة لإبلاغ الأطراف المعنية بأي تغيير استراتيجي كبير قد يتم إدخاله في المستقبل.

٥-١-٢ ولا يستحسن تحديث الخطة في الوقت الفعلي فور تغير بعض المعلومات. فقد يؤدي هذا الأمر إلى عدم الاستقرار وظهور هدف متحرك ينال من التنسيق الدولي. وفي لحظة ما ينبغي أن تكون المعلومات الأساسية متسقة، وينبغي أن تكون الخطة كذلك فور اعتماد المعلومات الحديثة. ولذا يلزم توفير آلية واضحة لتحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية عند اعتماد الخطة ذاتها.

٦-١-٢ ودورة التحديث المقترحة ثلاثية السنوات مدعومة حيث أنها تمثل فترة قصيرة بالقدر الكافي لرد الفعل وطويلة بما يكفي لتوفير الاستقرار والحد من جهود التحديث اللازمة، وهي نتيج للجمعية العمومية النظر في المعلومات الحديثة بشأن أعمال الايكاو وعن تأثير هذه المعلومات الحديثة فور إعداد هذه المعلومات. وفيما يتعلق بالمعلومات الحديثة، فمما يعد أمرا حاسما على وجه الخصوص هو ضمان مراعاة التفاعل، مثلا، بين الوحدات والجهات التمكينية وإيجاد حل لحالات التضارب الممكنة الحدوث.

٢-٢ الإبلاغ

١-٢-٢ إن تقارير الملاحة الجوية المقترحة هي عنصر منطقي من عملية التخطيط ونتيج إنهاء العملية بمعلومات مرجعية بشأن الاحتياجات الفعلية والتقدم المحرز في التنفيذ والعمليات. ومع ذلك، ففي الإطار الذي يوجد فيه بالفعل عدد من احتياجات الإبلاغ المفروضة على مجتمع الطيران، وفي الأمكنة التي يظل يتعين تنفيذ أعمال كبيرة بها لتحديد المؤشرات المناسبة، ينبغي إضفاء اهتمام دقيق لتجنب ازدواجية العمل والتقليل إلى أدنى حد ممكن من مجمل جهود الإبلاغ اللازمة. وقد يكون من المستحسن أيضا ربط الإبلاغ ربطا شديدا بمنافعه بالنسبة لمجتمع الطيران.

٣-٢ الخطة العالمية للملاحة الجوية وخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية

١-٣-٢ لقد تم الترحيب بعرض الخطة العالمية للملاحة الجوية مع مراعاة منظور الخطة العالمية للسلامة الجوية. فالسلامة هي شاغل دائم في مجال الملاحة الجوية. وعلاوة على ذلك، ونظرا لزيادة تكامل النظم (على الأرض وبالطائرات وبين الجو والأرض)، فإن تحديد الإجراءات الجديدة وعمليات الإقرار والتصديق أصبحت أيضا متكاملة أكثر فأكثر. ومع ذلك، فإن غرض وآلية الخطتين مختلفان ولا ينبغي الخلط بينهما.

٢-٣-٢ إن خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية هي خطة استراتيجية لإدارة السلامة بينما تعتبر الخطة العالمية للملاحة الجوية خطة استراتيجية لتجديد إدارة الحركة الجوية. وتعتبر الجهات المستهدفة والإجراءات لكلا الخطتين مختلفة وهما خطتان مختلفتان من حيث مدة السريان وستؤثر فيهما عوامل مختلفة شديدة الاختلاف.

٣-٣-٢ ومع ذلك، ففي إطار المنظور العالمي " السماء الواحدة" من بوابة المغادرة إلى بوابة الوصول فإن الاتساق والتنسيق بين الوثائق المختلفة (مثل خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية) هو أمر مهم وينبغي وضع آليات مناسبة لذلك ضمن الايكاو.

٣- الإجراء المطلوب من المؤتمر

١-٣ يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

- (أ) دعم نهج التخطيط القائم على الأداء التابع للايكاو؛
- (ب) والإحاطة علما بنية الدول والمنظمات الدولية المقدمة لهذه الورقة بالتعاون بالتعاون جادا مع الايكاو على الصعيدين العالمي والإقليمي أثناء جميع مراحل العمل، بما في ذلك تحديث الخطة وتنفيذها؛
- (ج) وأن يطلب إلى الايكاو ضمان اتساق واكتمال المكونات المختلفة للنسخ الورقية والإلكترونية من الخطة العالمية للملاحة الجوية وعمليات تحديثها في المستقبل؛
- (د) وأن يطلب إلى الايكاو أن تقوم على وجه الاستعجال بتحديد عملية ثابتة وفعالة لتحديث الخطة، تحدد على وجه الخصوص طبيعة وحالة معلومات التخطيط في الوسائط الإلكترونية.

— انتهى —