



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"

الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية وحزم التحسينات في منظومة الطيران

(ورقة مقدمة من رئاسة الاتحاد الأوروبي باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١؛ والدول

الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢؛ والدول الأعضاء في المنظمة الأوروبية لسلامة

الملاحة الجوية (يوروكونترول))

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة ملخصاً رفيع المستوى للخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية وهي تتسق مع حزم الايكاو للتحسينات في منظومة الطيران (ASBU) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP). ولتيسير التشغيل البيئي وإدامته على صعيد عالمي، هناك حاجة إلى إجراءات عالمية لإدامة الخطة وحزم التحسينات على نحو يتفاعل مع إجراءات تخطيط إدارة الحركة الجوية على الصعيدين الوطني والإقليمي مثل الإجراءات الأوروبية التي تضمن إدانة الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٦.

١- المقدمة

١-١ تعد الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية المرجعية الأوروبية الوحيدة للركن الفني في برنامج الأجواء الأوروبية الموحدة (SES).

٢-١ وافقت الهيئات الرئاسية الأوروبية على النسخة الثانية من الخطة الرئيسية مؤخراً. ويمكن الاطلاع على الخطة الرئيسية، التي تتألف من ثلاثة مستويات متسقة من التجميع، على الموقع الإلكتروني الخاص بها (www.atmmasterplan.eu).

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، قبرص، الجمهورية التشيكية، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، لثوانيا، لكسمبرغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة. وجميع هذه الدول الـ ٢٧ أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، كرواتيا، جورجيا، آيسلندا، ملدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

٢- معلومات أساسية

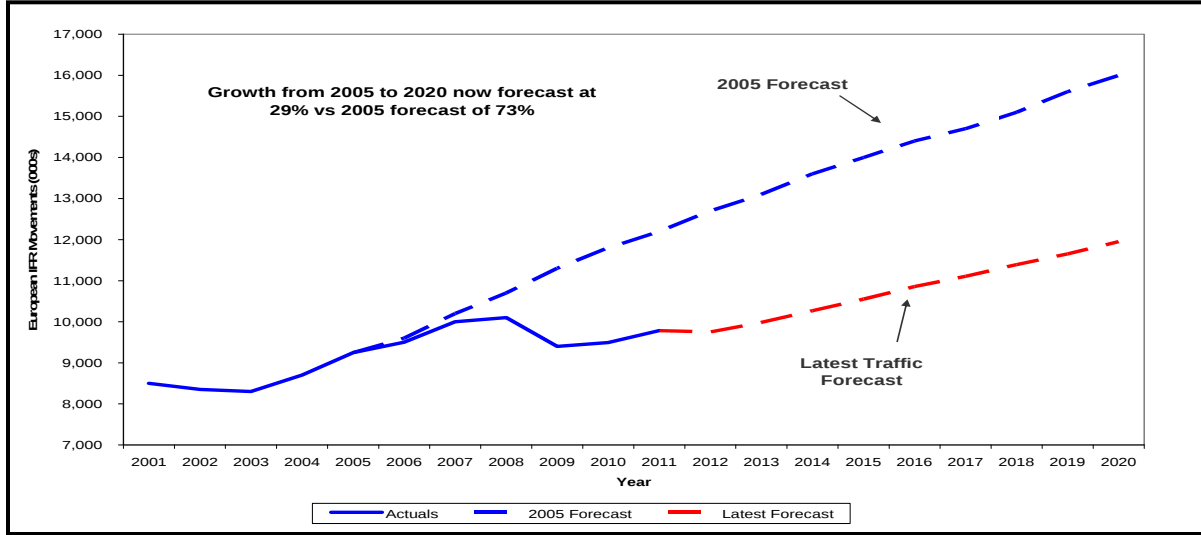
١-٢ تستعرض الخطة الرئيسية أهم التغيرات التشغيلية والفنية اللازمة للمساهمة في بلوغ أهداف الأداء الخاصة ببرنامج الأجواء الأوروبية الموحدة. وهي خريطة الطريق الأوروبية المتفق عليها (دون أن تكون ملزمة قانوناً) التي تربط أنشطة البحث والتطوير بسياريوهات النشر.

٢-٢ ويستند المفهوم التشغيلي الذي تقوم عليه التغييرات التشغيلية الضرورية إلى مفهوم الايكاو للتشغيل المتبادل عالمياً (وثيقة الايكاو DOC 9854 "المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية").

٣-٢ وتعد عملية التخطيط الرئيسي استراتيجية وقائمة على الأداء (يمتد أفق الخطة الرئيسية الحالية حتى عام ٢٠٣٠) وتتبع المبادئ المحددة في دليل الايكاو بشأن الأداء العالمي لمنظومة الملاحة الجوية (Doc 9883). وتشق احتياجات الأداء من الأهداف السياسية الرفيعة المستوى وتطور حركة التنبؤات.

٣- أهداف الأداء الاستراتيجية

١-٣ كما يظهر في الشكل أدناه، فإن الحركة الجوية لم تتطور على نحو يتسق مع التنبؤات التي استندت إليها النسخة السابقة من الخطة الرئيسية. ورغم استمرار وجود جوانب عديدة لا يمكن التيقن منها بخصوص المستقبل القريب، فإن توافق الآراء بشأن التنبؤات الاقتصادية يظل يدعم عودة اتجاه النمو في الأمد المتوسط وقد وُضعت الخطة الرئيسية ومن ثم حُدثت على هذا الأساس. كما أن المفاهيم التشغيلية والتطورات التكنولوجية المرتبطة بإدارة الحركة الجوية لا تؤدي فقط إلى تعزيز القدرات اللازمة للتعامل مع الزيادة الكبيرة في حجم الحركة الجوية، وإنما تخدم كذلك التوقعات التشغيلية والمجتمعية الأخرى من قبيل التوقعات المتصلة بتقديم خدمات أكثر مرونة ومراعاةً للبيئة وفي وقت أنسب.

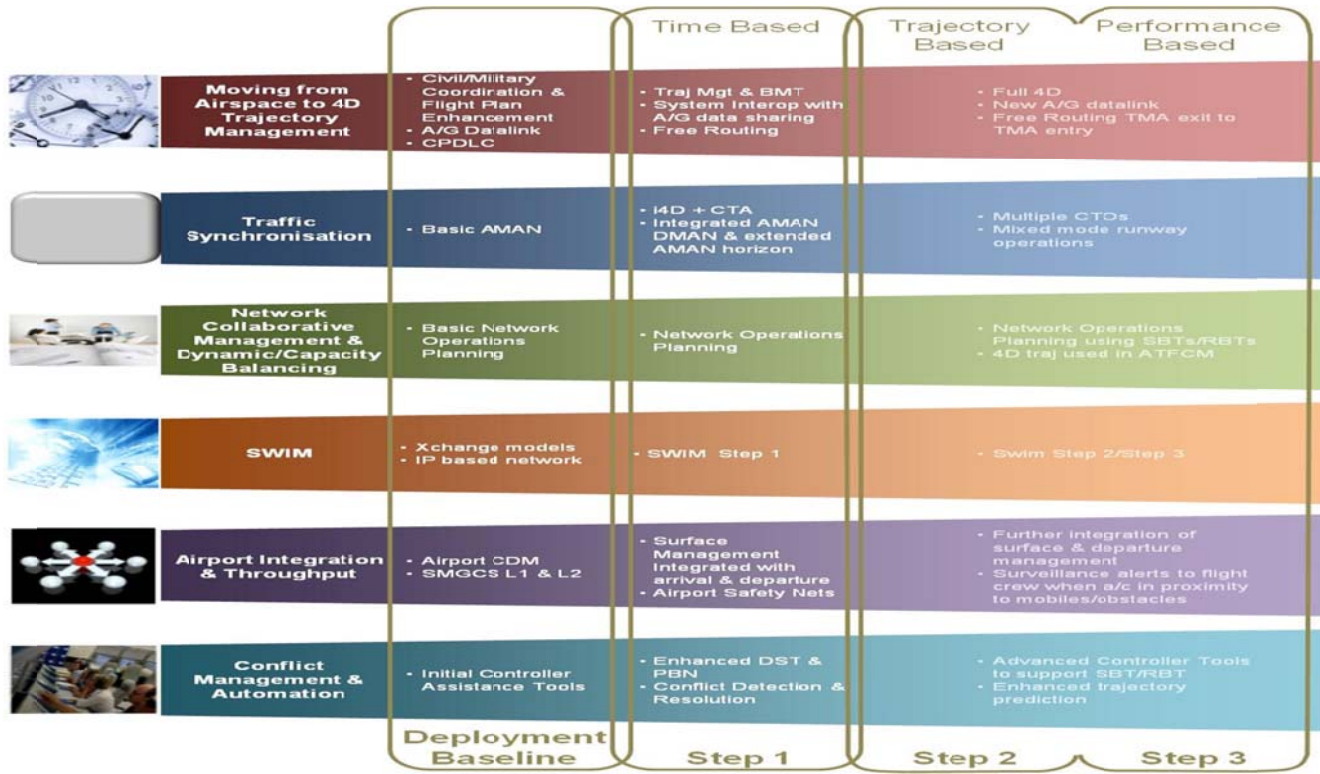


٢-٣ وتنبثق متطلبات الأداء من مجالات الأداء الرئيسية الأربعة وهي: السلامة، والقدرة، والكفاءة من حيث التكلفة، والكفاءة على صعيد البيئة/الوقود سواء بالقياس الكمي أو الكيفي رهنا بتوفر الموارد. وتحتاج متطلبات الأداء هذه إلى تقييم الأداء المنشود في جزء معين من شبكة إدارة الحركة الجوية في لحظة معينة استناداً إلى توقعات الحركة الجوية ومتطلبات الأعمال. وتستخدم هذه المتطلبات بعد ذلك أساساً لتحديد الآراء حول النشر وإتاحة اكتساب الثقة بإمكانية تحقيق الأهداف المحددة في الاطار العام للأداء والمبينة في الوثيقة AN-Conf/12-WP/30 عندما يحين وقت تنفيذ التغييرات.

٤- التغييرات التشغيلية الضرورية

١-٤ يتألف الانتقال نحو المفهوم التشغيلي المستهدف من ثلاث مراحل تكاملية. وتكون العمليات المحددة زمنياً محط تركيز الخطة الرئيسية الحالية في المرحلة الأولى، وتمتد حتى المرحلة الثانية التي تركز على العمليات القائمة على المسار، ومن ثم المرحلة الثالثة التي تستند إلى العمليات القائمة على الأداء. وتبدأ المرحلة الأولى من خط أساس للنشر يتألف من الحلول التشغيلية والفنية التي أنهت بنجاح مرحلة البحث والتطوير والتي نُفذت بالفعل أو يُزَمَع تنفيذها.

٢-٤ وكما يظهر في الشكل أدناه، تحدد الخطة الرئيسية ١١ تغييراً تشغيلياً ضرورياً للمرحلة الأولى. وستشكل هذه التغييرات أسس المراحل التالية في سياق الاستجابة لاحتياجات الأداء. وتُصنف التغييرات التشغيلية الضرورية في ست فئات رئيسية تصف أهم التوجهات الاستراتيجية.



٣-٤ ويجري تنفيذ التغييرات التشغيلية من خلال التغييرات في النظم الفنية والإجراءات والعوامل البشرية والتغييرات المؤسسية، بما فيها توحيد المقاييس والتنظيم. وتتضمن الخطة الرئيسية خرائط طرق لجميع هذه التغييرات لكل مجموعة من أصحاب المصلحة بحيث تضمن التخطيط لنشرها على نحو قائم على الأداء ويتسم بتأزر تام (بين النشر الأرضي والجوي مثلاً) لتحقيق أقصى منافع ممكنة من استثمارات أصحاب المصلحة على نطاق المنظومة ككل.

٥- الصلة بحزم التحسينات في منظومة الطيران

١-٥ يعد التشغيل البيئي العالمي أمراً ضرورياً لمستخدمي المجال الجوي. فهو يحقق الحد الأقصى من العوائد على استثماراتهم الأمر الذي يعود بالمنفعة على المنظومة العالمية لإدارة الحركة الجوية ككل.

٢-٥ وتساهم الخطة الرئيسية في التبادل البيئي العالمي بثلاثة طرق. فجميع التغييرات التشغيلية ترتبط بهيكل حزم التحسينات في منظومة الطيران. أما خرائط الطريق، وخصوصاً المرتبطة بالاتصالات والملاحة والمراقبة، فهي تتسق مع

خرائط الطريق في الخطة العالمية للملاحة الجوية. وعلاوة على ذلك، تتضمن الخطة الرئيسية خارطة طريق لتوحيد المقاييس (انظر الورقة ...) التي تعكس الاحتياجات الأوروبية في مجال توحيد المقاييس وهي تقتضي بدورها نهجاً عالمياً لتوحيد المقاييس.

٣-٥ ولا يمكن تحقيق التشغيل البيني العالمي إلا بعد ضمان اتساق جميع برامج البحث والتطوير والنشر الوطنية والمتعددة الجنسيات والإقليمية في مجال إدارة الحركة الجوية، واستمرار اتساقها مع الأحكام المرجعية العالمية المحددة في الخطة العالمية للملاحة الجوية وحزم التحسينات في منظومة الطيران.

٤-٥ وينبغي لعملية فعالة تقودها الايكاو في هذا المجال أن تضمن تنفيذ التغييرات المقترحة على الأحكام المرجعية العالمية في الوقت المناسب وتحليلها والانتهاه منها في الموعد المحدد وترجمتها إلى تحديثات تستند إلى دورة تحديث منتظمة وواضحة.

٦- التوصيات

١-٦ المؤتمر مدعو إلى اتخاذ الإجراءات التالية:

(أ) الإحاطة علماً بالخطة الرئيسية الأوروبية باعتبارها الرؤية الأوروبية الموحدة والمعتمدة إزاء تطور المنظومة الأوروبية لإدارة الحركة الجوية من منظور قائم على الأداء؛

(ب) الإحاطة علماً بالتوفيق بين الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية وحزم التحسينات في منظومة الطيران التي اعتمدها الايكاو؛

(ج) دعوة الدول والأقاليم إلى اتخاذ الخطة العالمية للملاحة الجوية وحزم التحسينات في منظومة الطيران مرجعية عالمية لبرامج البحث والتطوير والنشر في مجال إدارة الحركة الجوية؛

(د) مطالبة الايكاو باتخاذ وتنفيذ إجراءات فعالة لإدامة هذه المرجعية العالمية استناداً إلى مدخلات برامج البحث والتطوير والنشر في مجال إدارة الحركة الجوية؛

(هـ) مطالبة الايكاو بإعطاء الأولوية لوضع المعايير والإجراءات في الوقت المناسب لتنفيذ التغييرات التشغيلية الضرورية ودعم التغييرات التكنولوجية في مجال إدارة الحركة الجوية.

— انتهى —