



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند ١ من جدول الأعمال: الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية
البند ٣-١: خرائط الطريق الخاصة بالملاحة الجوية.

خرائط الطريق الخاصة بالملاحة الجوية

(ورقة عمل مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تقدم هذه الورقة نهجاً جديداً لإزاء إعداد خرائط الطريق الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. وسيظل هذا النهج الهدف الأصلي لخرائط الطريق، وذلك من أجل مساعدة الدول والجهات المعنية في قراراتها المتعلقة بالتخطيط والاستثمار، بينما تتيح أيضاً لأوساط الطيران المدني تقديم خدماتها لفئات جديدة من المنتفعين بالمجالات الجوية ولتقبل واعتماد التكنولوجيات الجديدة عند توفرها.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية ٣-١/xx - خرائط الطريق الخاصة بالملاحة الجوية، والواردة في الفقرة ٣.

الأهداف الاستراتيجية:	تتصل ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة وبسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	التأثير على أوساط الطيران: لا يوجد التأثير فيما يتعلق بالإيكافو (حسب مستويات الموارد المتاحة حالياً في ميزانية البرنامج العادي): حيث أن تطوير وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الحالية الصادرة عن الإيكافو سيستمر خلال فترة السنوات الثلاث المقبلة، فسيتم توفير موارد إضافية على الصعيد المالي والبشري من أجل دعم جهود الإيكافو في تخطيط الملاحة الجوية العالمية.
المراجع:	الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية، الطبعة الرابعة - ٢٠١٣ الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية، الطبعة الخامسة - ٢٠١٦ قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢: تخطيط الإيكافو العالمي للسلامة والملاحة الجوية AN-Conf/13-WP/20 AN-Conf/13-WP/19 A37-WP/14-TE/5

١ - المقدمة

١-١ قدمت الطبعة الرابعة للخطة العالمية للملاحة الجوية حزم التحسينات في منظومة الطيران، مدعومة بخرائط الطريق التكنولوجية. ولقد جاءت هذه الخرائط نتيجة عن ماورد في ورقة العمل A37-WP/14-TE/5، والتي وصفتها بأنها مبادرة رامية إلى مساعدة الدول والجهات المعنية في قراراتها المتعلقة بالتخطيط والاستثمار.

٢-١ ويُعد النسق خرائط الطريق نسقاً واضح المعالم. وتتضمن كل خريطة طريق مُهلاً زمنية متصلة بتخصص معين. وتشير المهل الزمنية إلى التطبيق التدريجي للتكنولوجيات والقدرات الجديدة مع زيادة الأداء والتشغيل خلال الفترة الزمنية من الحزمة صفر إلى الحزمة ٣. وفي كل حزمة من حزم التحسينات يوفر الربط التكنولوجي والخدمة أو القدرات المدعومة لوحداث حزم التحسينات في منظومة الطيران.

٣-١ وفي السنوات المقبلة، يتعين أن تدعم خرائط الطريق التكنولوجية مايلي:

أ) عمليات فئات جديدة من الجهات المنتفعة بالمجالات الجوية؛

ب) مرونة أكبر في اختيار التكنولوجيات للجهات المنتفعة بالمجالات الجوية؛

ج) اعتماد أسرع للتكنولوجيات الجديدة والقدرات التشغيلية عند ظهورها.

٤-١ وتسهب ورقة العمل هذه في شرح هذه التحديات وتقرح نهجاً جديداً تتمكن فيه خرائط الطريق من دعم ماذكر أعلاه.

٢ - المناقشة

١-٢ بيان المشاكل

١-١-٢ رغم بساطة خرائط الطريق فهي تكشف أكثر من مجرد منفعة تكنولوجية معينة. وعلى سبيل المثال تُبين خرائط طريق كثيرة فترات انتقالية مطولة بين أعمال تكنولوجيات وقدرات جديدة واعتمادها التام، مما يسفر عن فترات يمكن فيها لنظم ذات قدرات مختلفة أن تعمل في نفس الوقت والتي يتعين دعمها.

٢-١-٢ ومنذ موافقة الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين على الطبعة الخامسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، فقد ظهرت الشواغل التالية:

أ) ظهور فئات جديدة من الطائرات تتراوح من الطائرات الصغيرة غير المأهولة وسيارات الأجرة بدون سائق في المدن والبالونات المسيرة في الأجواء العليا والطائرات فائقة السرعة فوق الصوتية. وهذه الاختراعات الجديدة تتسم بسمات تشغيلية مختلفة اختلافاً كبيراً وستقتضي متطلبات جديدة في نظام المجال الجوي؛

ب) إن معدل التطور التكنولوجي آخذ في الازدياد ولقد ظهرت تكنولوجيات جديدة مثل الحوسبة السحابية، والذكاء الافتراضي والاصطناعي، فضلاً عن الأجهزة الاسلكية السريعة التشغيل. ولقد نوقشت المسألة الأخيرة في ورقة العمل (AN-Conf/13-WP/20)؛

ج) وستؤدي المسائل الواردة في الفقرة الفرعية (أ) والفقرة الفرعية (ب) إلى المساعدة في اعتماد النهج القائمة على الأداء بشأن اختيار التكنولوجيا. وسيتيح النهج القائم على الأداء للجهات المنتفعة بالمجال الجوي اختيار أفضل تكنولوجيا متوفرة في وقت معين، من أجل احتياجاتها الخاصة. وسيلبي ذلك احتياجات كل من الفئات الجديدة والقائمة من الجهات المنتفعة بالمجالات الجوية. ومع ذلك فإن خرائط الطريق الحالية غير مناسبة في هذا الشأن إذ أنها قائمة على التكنولوجيا وليس على الأداء.

٢-٢ النهج المقترح

١-٢-٢ ستركز خرائط الطريق إلى الحاجة إلى التغير من المنظور التكنولوجي الحالي إلى نهج قائم على الأداء والقدرات ومتسق مع تطور نظام الملاحة الجوية الوارد في الخطة العالمية للملاحة الجوية وهو مدرج في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (AN-Conf/13-WP/19). وبذلك ستصبح خرائط الطريق التكنولوجية خرائط طريق الملاحة الجوية مما يقتضي تغيير محتوى وشكل خرائط الطريق على النحو المذكور أدناه.

٢-٢-٢ ومن المعروف أن الجهات الجديدة التي تنضم إلى قطاع الطيران قد تقتضي خريطة طريق خاصة بها، وبالذات إذا تضمنت تحديثات مختلفة.

٣-٢-٢ وسيقتضي النهج القائم على الأداء إزاء الاختيار السليم للتكنولوجيا على إعداد متطلبات الأداء وسبل الامتثال المقبولة عوضاً عن المعايير الفنية الإلزامية. وسيتيح ذلك المضي في استخدام الخدمات المتوفرة على الصعيد التجاري والتي يمكن أن تشترك في استخدامها الجهات المنتفعة من خارج قطاع الطيران. ولذا قد يتعين على الإيكاو النظر في استمرارية الأعمال وأمنها فضلاً عن الأداء كجزء من سبل الامتثال المقبولة.

٤-٢-٢ ونظراً للتركيز الجديد لخرائط الطريق الملاحة الجوية فهي ستوفر المعلومات بشأن مايلي:

(أ) الأداء التشغيلي والقدرات التشغيلية المرتبطة بعناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران، وقد يتعين في بعض الحالات، مواصلة إجراء الأبحاث وأعمال التطوير؛

(ب) ويتعين أن تضمن سبل الامتثال المقبولة أن الحلّ المختار (الذي قد يشمل تكنولوجيا واحدة أو تكنولوجيات متعددة) دعم الأداء والقدرات التشغيلية المطلوبة؛

(ج) الحلول المعروفة التي يمكن أن تدعم متطلبات وقدرات محددة من الأداء التشغيلي.

٥-٢-٢ ويجب أن تلائم خرائط الطريق كل ما ذكر أعلاه بطريقة مفهومة وواضحة.

٦-٢-٢ ويكون تحقيق ذلك أساساً بناءً على توفير المعلومات في حينها في خطط التحديث التابعة للدول وخطط التجهيز الخاصة بالجهات المنتفعة بالمجالات الجوية.

٣- الخلاصة

١-٣ يُقترح نهج جديد إزاء إعداد خرائط طريق للملاحة الجوية، والتي قد تحتفظ بالهدف الأصلي لخرائط الطريق من أجل مساعدة الدول والجهات المعنية في اتخاذ قراراتها المتعلقة بالتخطيط والاستثمار، بينما تسمح أيضاً لأوساط الطيران المدني بالتعامل مع فئات جديدة من الجهات المنتفعة بالمجالات الجوية وباعتماد وإدراج التكنولوجيا الجديدة عند توفرها.

٢-٣ وفي ضوء ما تقدم ذكره، يرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية التالية:

١-٣/xx - خرائط الطريق الخاصة بالملاحة الجوية.

(أ) يطلب من الإيكاو توفير خرائط طريق الملاحة الجوية في الخطة العالمية للملاحة الجوية التي تدعم ما يلي:

- ١- المنفعون الجدد بالملاحة الجوية والتكنولوجيات الناشئة؛
 - ٢- مرونة أكبر في اختيار التكنولوجيات بالنسبة للمنتفعين بالمجالات الجوية؛
 - ٣- اعتماد مبكر للتكنولوجيات الجديدة والقدرات التشغيلية عند ظهورها.
- (ب) حث الدول والمنظمات الدولية على تزويد الإيكاو بالمعلومات في حينها بشأن خطط التحديث التابعة للدول وخطط التجهيز الخاصة بالجهات المنتفعة بالمجالات الجوية؛
- (ج) حث الدول والمنظمات الدولية على التعاون مع الإيكاو من أجل إعتماد نهج قائم على الأداء لإعداد متطلبات الأداء وسبل امتثال مقبولة لدعم الامتثال للخطة العالمية للملاحة الجوية.

-انتهى-