AN-Conf/13-WP/64
6/9/18

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال – كندا، من ٩ إلى ٢٠١٨/١٠/١٩

اللجنة (أ)

البند رقم ١ من جدول الأعمال : الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية

البند الفرعي ١–١ : الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) – الرؤية ولمحة عامة عنها

دعم "الخطة العالمية للملاحة الجوية" و"حزم التحسينات في منظومة الطيران" والتنفيذ على المستوى الإقليمي

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

تدعم هذه الورقة الهيكل الجديد المقترح للطبعة السادسة من وثيقة "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (Doc 9750, GANP) وأحدث المعلومات المقترح إدخالها على "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) وإدماج مفاهيم الملاحة الجوية الناشئة في الطبعات المقبلة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" مع مراعاة الطابع المميّز لخطط التنفيذ على المستوى الإقليمي.

الإجراء: يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

أ) أن يوافق على الهيكل الجديد المقترح للطبعة السادسة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) وما يرتبط بها من "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) وذلك بغرض إقرارها خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛

ب) أن يطلب من الإيكاو إدراج إطار مرِن لمفاهيم الملاحة الجوية الناشئة مثل نظم الطائرات غير المأهولة" (UAS) وإدارة حركة "نظم الطائرات غير المأهولة" (UTM) والمعلومات الإلكترونية لمجال الطيران في الطبعات المقبلة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية"؛

ج) أن يطلب من الإيكاو والدول الأعضاء الاعتراف بأهمية إدماج نسخة منفصلة وإن كانت متكاملة من الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004, GASP)، وهو ما ينبثق عنه خطة عمل إقليمية أكثر تماسكا لتطبيق خدمات الملاحة الجوية وأنشطة التحديث؛

د) أن يطلب من الإيكاو تقديم توجيهات تستند إلى المشاريع بشأن الأطر القائمة على الأداء للمجموعات الإقليمية لتنفيذ "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP)/"حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، مع توخي المرونة في الهيكل لضمان أقصى قدر من فعالية وكفاءة في عمليات مختلف الأقاليم؛

ه) أن يطلب من الإيكاو تنظيم منتدى لقيادات مجال الطيران وقطاع المعلومات للاتفاق بشأن خصائص وتصاميم ومسارات تطبيق شبكة معلومات الطيران العالمية (GAIN).

١ – المقدمة

١–١ في ظل استمرار الطيران الدولي في النمو بخطى سريعة، ووجود فجوة في التنفيذ المتسق لمعايير الملاحة الجوية من جانب الدول، ينبغي وضع خطة عالمية شاملة من أجل اتباع نهج متكامل وقابل للتشغيل المتبادل لتطوير وتحديث نظم الملاحة الجوية العالمية.

١–٢ وهو ما يسري تحديداً على التكنولوجيات الجديدة والناشئة؛ مثل المعلومات الإلكترونية في مجال الطيران، ونظم الطائرات غير المأهولة (UAS) وإدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة (UTM) وابتكارات قطاع الطيران التي يجري العمل على تطويرها ودمجها في النظام القديم.

١–٣ وتناقش هذه الورقة الهيكل الجديد المقترح للطبعة السادسة من وثيقة "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (Doc 9750 GANP)، وما يرتبط بها من "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) التي ينبغي أن تُدرج مفاهيم الملاحة الجوية الناشئة في الطبعات المقبلة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" مع مراعاة أهمية آليات التنفيذ على المستوى الإقليمي.

٢ – تحديث "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) و"حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUS)

٢–١ أقرّت الجمعية العمومية خلال دورتها التاسعة والثلاثين "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) وأوصت الإيكاو بالترويج لهذه الخطة وإتاحتها وتعميمها بشكل فعال (انظر قرار الجمعية العمومية ٣٩–١٢ "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية"). ومنذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، قامت الأمانة العامة للإيكاو وخبراء لجنة المؤتمر الوطني الأفريقي بمراجعة "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) وما يتصل بها من "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) وإعداد أحدث نسخة مشفوعة بهيكل جديد متعدد المستويات.

٢–٢ ويُعتبر الهيكل الجديد متعدد المستويات للخطة العالمية للملاحة الجوية وما يتصل بها من "حزم التحسينات في منظومة الطيران" تحسيناً مقارنةً بالطبعة السابقة ويتكون من مفهوم عالمي، ينقسم إلى مستويات استراتيجية وفنية.

٢–٣ ويتيح المستوى الاستراتيجي توجهاً إدارياً رفيع المستوى لأصحاب القرار للدفع بتطور شبكة الملاحة الجوية العالمية وبالتالي سيشمل أيضاً "نُظم الطائرات غير المأهولة" (UAS) وأوجه التفاعل بين "إدارة الحركة الجوية" (ATM) وإدارة حركة "نظم الطائرات غير المأهولة" (UTM). ويستند هذا الإطار إلى شبكة لمعلومات الطيران محددة عالمياً تستوعب بالكامل بيئة الطيران القائمة على المعلومات للمشغلين ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) والجهات التنظيمية وموردي الأرصاد الجوية على المستويين الجوي والبري. وهو ما من شأنه أن يعزّز عمليات أكثر أمناً وكفاءة من خلال ضمان سلامة المعلومات بالكامل.

٢–٤ ويتيح المستوى الفني ما يلزم من دعم للمديرين الفنيين في تخطيط تنفيذ الخدمات الأساسية والتحسينات التشغيلية الجديدة. كما ستنطوي "الخطة العالمية للملاحة الجوية" على مستويات إقليمية ووطنية لتحسين مواءمة الخطط الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية.

٢–٥ ويكتسي الهيكل الجديد للخطة العالمية للملاحة الجوية وما يتصل بها من "حزم التحسينات في منظومة الطيران" بنسختها المستحدثة أهمية لأنها تسعى إلى إعداد خطة ديناميكية وعملية للنظام الإيكولوجي الحالي في مجال الطيران في الدول التي هي في مرحلة النضج والدول الابتكارية في نظام مترابط يمكّن الدول من دعم بعضها البعض. وباتباع نهج قائم على المشاريع (كما هو معتمد في التوصية ١٣/٦ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية "إعداد القواعد والتوصيات الدولية والإجراءات والمواد الإرشادية" لوضع معايير جديدة تقوم على الأداء، ستساعد "الخطة العالمية للملاحة الجوية" وكذلك "حزم التحسينات في منظومة الطيران" الدول التي لا تزال خدمات الملاحة الجوية لديها في مرحلة النضج على المضي بخطى أسرع لإقامة نظام واضح المعالم ومأمون ومتكامل وقابل للتشغيل البيني.

٣- تطبيق "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) و"حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUS)

٣-١ من أجل تحقيق عمليات سلسة، لابدّ أن تشترك الدول في توجُّهات وسياسات "الخطة العالمية للملاحة الجوية" بنسختها المستحدثة و"حزم التحسينات في منظومة الطيران" مع مراعاة الآليات الإقليمية كأداة رئيسية لاستراتيجيات التنفيذ.

٣-٢ وفي هذا الصدد، يجب تحقيق المواءمة الكاملة بين أنشطة "المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ" (PIRGs) و"المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية" (RASGs) وغيرها من المجموعات الإقليمية المختصة لدعم معايير تنفيذ نظام الملاحة الجوية على المستويين الإقليمي والوطني وتحديثها.

٣-٣ وتتمثل الاستراتيجية الأساسية التي تكفل اضطلاع الدول بأنشطة التنفيذ والتحديث في اتباع نهج شامل ومتكامل لتطبيق "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) و"حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) إلى جانب "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004, GASP)، وذلك اعتماداً على "المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ" (PIRGs) و"المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية" (RASGs).

٣-٤ ومع ذلك، فإن الأقاليم تختلف باختلاف التحديات فيما يخص تطبيق خدمات ومعايير الملاحة الجوية. وبناء عليه، ففي حين ينبغي للإيكاو أن تقدم إرشادات فيما يخص الآليات الإقليمية، إلاّ أنه يجب عليها أن تتوخى أيضاً المرونة التي تحتاج إليها مختلف الأقاليم للعمل بشكل أكثر فعالية وكفاءة.

٣-٥ ومن شأن هذا النهج القائم على المشاريع في استخدام القواعد القياسية التي تقوم على الأداء في أنشطة التطوير والتنفيذ أن يساعد المجموعات الإقليمية على دمج خطط عملها لتحقيق أفضل النتائج على المستوى الإقليمي والمساهمة في تحقيق نظام عالمي أكثر أمناً وكفاءةً في مجال الملاحة الجوية.

٣-٦ وهناك أيضا جانب واحد للتنفيذ يتعيّن مراعاته على المستوى العالمي. ولتحقيق الأهداف على الأجل القريب والمتوسط والطويل لتحسين مستوى العمليات من خلال زيادة التشغيل الرقمي للاتصالات واعتماد مبادئ "إدارة المعلومات على صعيد المنظومة" (SWIM) وتحقيق أهداف سلامة المعلومات بالكامل، ينبغي إقامة شبكة معلومات الطيران العالمية" (GAIN). وفي هذا الصدد، يجب اتخاذ الخيارات لتحقيق أقصى قدر من الفوائد على نطاق جميع جوانب إدارة الحركة الجوية (ATM) وليس الاقتصار على تحصين الشبكة الإلكترونية أو "إدارة المعلومات على صعيد المنظومة" (SWIM). ولا توجد خيارات سيئة، بل هناك خيارات تدعم كلاً من الاحتياجات على المدى القريب والنظام الإيكولوجي للطيران المتوخى في خريطة الطريق المفاهيمية. وهذه الخيارات التي ستحدّد الطريق التي ينبغي اتباعها خلال العشرين سنة القادمة، تمتد إلى ما يتجاوز النطاق الحالي لفرق خبراء الإيكاو. وينبغي اتخاذ هذه الخيارات على مستوى الجهات المعنية في مجال الطيران بالتنسيق مع خبراء المعلومات وشبكة الإنترنت.

٤- الخلاصة

٤-١ من شأن الجمع بين أحدث المستويات الاستراتيجية والفنية للخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، و"حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) والإعداد الذي يستند إلى مشاريع النهج القائم على الأداء أن يزوّد أقاليم الإيكاو بما يلزم من مرونة لاستيعاب التكنولوجيات الجديدة، بل وأيضا للتأكد من قدرة الآليات الإقليمية الملائمة (مثل المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)) على تنفيذ الخطط العالمية وفقاً لما تواجهه من تحديات متميزة على المستوى الإقليمي. ويُعتبر تعريف "شبكة معلومات الطيران العالمية" (GAIN) عاملاً أساسياً لتحقيق التقدم نحو إقامة شبكة سلسة وقابلة للتشغيل البيني في مجال الملاحة الجوية في المستقبل في "الخطة العالمية للملاحة الجوية".

— انتهى —