



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٨/٢٦ إلى ٢٠٢٤/٩/٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية
٢-٣: التلخيص التدريجي من النظم القديمة

دعم الأقاليم والدول والجهات المعنية بإدارة الحركة الجوية من خلال تزويدها بالدعم المناسب
والمبادئ التوجيهية للتخطيط الفعال والتنفيذ السلس للانتقال إلى خدمات FF-ICE

(ورقة مقدّمة من وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA)
نيابةً عن الدول الأفريقية الأعضاء البالغ عددها ١٨ دولة^٢)

الموجز التنفيذي

تسليماً بأهمية الانتقال السلس إلى مفهوم "معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية (FF-ICE)" ووقف العمل بـ "خطة الطيران لعام ٢٠١٢"، والتحديات التي تكتنف هذا الانتقال، تهدف هذه الورقة إلى لفت انتباه المؤتمر إلى ضرورة أن تقدم الإيكاو الدعم اللازم لضمان الإعداد الكافي والشامل والملائم للدول والجهات المعنية بإدارة الحركة الجوية من جميع أقاليم الإيكاو من أجل تعزيز الانتقال المأمون والمنسق والشامل.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر أن يقوم بما يلي:

(أ) أن يشجّع الدول في مختلف الأقاليم على تجميع مواردها حيثما أمكن والتعاون عند الضرورة لتحديد احتياجاتها وفرصها للانتقال المأمون والفعال إلى خدمات FF-ICE؛

وأن يطلب من الإيكاو ما يلي:

(ب) وضع المبادئ التوجيهية وإعداد الوثائق المناسبة لمساعدة الأقاليم والدول والجهات المعنية في الصناعة على وضع وتنفيذ التخطيط المتسق للانتقال إلى خدمات FF-ICE بطريقة متوافقة وفعالة، من أجل ضمان

^١ النسختان الإنجليزية والفرنسية مقدّمتان من وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر.

^٢ بنين، بوركينا فاسو، الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، الغابون، غينيا الاستوائية، غينيا-بيساو، مدغشقر، مالي، موريتانيا، النيجر، رواندا، السنغال، توغو.

استمرار عمليات الحركة الجوية بشكل مأمون وفعال في جميع أنحاء العالم عند توقف العمل بخطة عام ٢٠١٢؛

(ج) تزويد الدول ومقدمي خدمات إدارة الحركة الجوية والجهات المعنية بالدعم اللازم من حيث إنكاء الوعي وبناء القدرات، حسب الاقتضاء، من خلال حلقات العمل والحلقات الدراسية، بهدف تيسير مشاركة تلك الجهات المعنية مشاركة فعالة في الانتقال إلى خدمات FF-ICE؛

(د) إجراء تقييم دوري لتنفيذ الانتقال إلى خدمات FF-ICE لتمكين مجتمع الطيران المدني من تحديد مستوى جاهزية نظام الملاحة الجوية للتوقف الفعلي عن استخدام خطة ٢٠١٢ في الموعد النهائي المقترح لذلك.

١- المقدمة

١-١ من المعروف أن تنفيذ خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية (FF-ICE) هو أحد الأسس لتطوير نظام إدارة الحركة الجوية العالمية (ATM)، بما يتماشى مع منهجية حزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) الواردة في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP).

٢-١ ومع اعتماد القواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو (SARPs) بخصوص التنفيذ التدريجي لخدمات FF-ICE، اتخذت خطوة حاسمة في التطور نحو آلية تخطيط الطيران القادرة على دعم التطور في أنظمة إدارة الحركة الجوية على النحو الذي تتوخاه الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٣-١ وبما أن خدمات FF-ICE تهدف إلى أن تصبح هي الآلية الوحيدة التي تستخدمها أوساط الطيران العالمية لتخطيط الرحلات والوظائف ذات الصلة بذلك في المستقبل، فمن الضروري أن تُنفَّذ الخطوات المؤدية إلى تطبيقها بالكامل، بما في ذلك خطوات المرحلة الانتقالية المتوخاة، تنفيذاً يضمن عدم تخلف أي إقليم من أقاليم إدارة الحركة الجوية أو أي جهة من الجهات المعنية عن الركب.

٢- المناقشة

١-٢ تتميز أنظمة إدارة الحركة الجوية في جميع أنحاء العالم بفئات مختلفة من حيث حجم الحركة والقيود والظروف التنظيمية والمؤسسية والموارد ومستوى المعدات، على الرغم من أنها تساهم جميعها في أداء نظام الملاحة الجوية العالمي بما يرضي المجتمع البشري. ونتيجة لذلك، تتطلب التحولات الرئيسية في إدارة الحركة الجوية، مثل إدخال خدمات FF-ICE لتخطيط الرحلات، نهجاً تدريجياً مضبوطاً ومنسقاً وشاملاً يأخذ في الاعتبار وتيرة كل جهة من الجهات المعنية على التكيف مع الأسلوب الجديد.

٢-٢ ولذلك من المهم أن تحظى الجهات الفاعلة والكيانات التي تشكل أنظمة إدارة الحركة الجوية، وكذلك الدول ومجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية، بما يلزم من المعلومات والتحصينات، وأن يكون لها التحكم الكامل في التغييرات التي يتعين إجراؤها كجزء من هذا الانتقال إلى خدمات FF-ICE. ومن شأن ذلك أن يمكنها من تقديم خدمات ووظائف إدارة الحركة

الجوية المعنية في الظروف والنتائج التي تلبي متطلبات الأداء. ويتطلب كل ذلك تنفيذ أنشطة بناء القدرات وإعادة تحديد أو تعديل الإجراءات وأدوات العمل، حسب الاقتضاء.

٣-٢ وتشكل أحكام الإيكاو والمبادئ التوجيهية والمواد الإرشادية في هذا الشأن موارد هامة لا غنى عنها لكي تقوم الجهات المعنية بتنفيذ خدمات FF-ICE تنفيذاً ناجحاً. وينبغي إتاحة هذه الموارد في الوقت المناسب للدول والجهات المعنية في إدارة الحركة الجوية عندما تصبح اشتراطات الإيكاو واجبة التطبيق، من أجل خدمة الجهات المعنية وتسهيل مهمتها في تحديد وإعداد أنشطتها والقيام بها لتنفيذ الخدمات الجديدة في الظروف المطلوبة.

٤-٢ وتكشف مختلف السيناريوهات المحتملة التي جرت مناقشتها للانتقال التشغيلي إلى خدمات FF-ICE، فضلاً عن تلك المدرجة في "الدليل العملي للبيئة التعاونية في مجال معلومات الرحلات الجوية وتدفقاتها(FF-ICE)" (الوثيقة 9965 Doc)، عن درجات مختلفة من التعقيد يمكن أن تشكل مستويات الصعوبة التي يتعين على الجهات المعنية والشركاء في إدارة الحركة الجوية أن يكونوا قادرين على تحديدها والتغلب عليها، في الوقت المناسب، لضمان التنفيذ المأمون والأمن لخدمات ووظائف معالجة معلومات تخطيط الرحلات في إدارة الحركة الجوية، أثناء المرحلة الانتقالية وما بعدها.

٥-٢ ولا يمكن ضمان الانتقال السلس والمأمون إلى خدمات FF-ICE بشكل أفضل إلا إذا كان لدى مقدمي خدمات إدارة الحركة الجوية ومشغلي الطائرات والمطارات وغيرهم من المستخدمين والجهات المعنية، وكذلك الجهات التنظيمية في الدول في جميع الأقاليم، ما يكفي من المعرفة والوعي بالاحتياجات والتغييرات التي يجب إدخالها من حيث الإجراءات التشغيلية وتهيئة الأنظمة والمعدات الخاصة بمعالجة وتوجيه بيانات خطط الرحلات. ومن المرجح جداً أن تتطلب المشاركة الواسعة النطاق في هذا التحول من الدول وجميع الجهات المعنية الأخرى تخصيص موارد كبيرة لإجراء التعديلات اللازمة على نظم إدارة الحركة الجوية لديهم.

٦-٢ ويمثل الانتقال إلى خدمات FF-ICE، وما يستتبعه من وقف العمل بخطة الطيران لعام ٢٠١٢، تغييراً تشغيلياً كبيراً على نطاق عالمي، مثله مثل ما سبقه من تنفيذ "الحد الأدنى للفصل الرأسى المخفض (RVSM)" وخطة الطيران لعام ٢٠١٢. وسيطلب نجاح هذا التحول مشاركة جميع مؤسسات إدارة الحركة الجوية، التي سيتعين عليها مواجهة تحديات ذات مستويات وأحجام متنوعة اعتماداً على سماتها الشخصية وأقاليمها. ولذلك، من المهم ضمان أن تحيط الإيكاو هذه العملية في جميع أقاليمها بكل ما يلزم من الدعم من حيث المبادئ التوجيهية والتدريب والتوعية والتقييم وتعبئة الموارد ومختلف أشكال الدعم الأخرى، حتى لا تتخلف أي جهة فاعلة عن الركب. بالإضافة إلى ذلك، من المهم أن تنشئ الإيكاو إطاراً للتقييم الدوري لمستوى تنفيذ خدمات FF-ICE خلال المرحلة الانتقالية، وذلك للوقوف على مدى الاستعداد لوقف العمل بخطة عام ٢٠١٢ في الموعد النهائي المقترح.

٣- الخلاصة

١-٣ يُرجى من المؤتمر القيام بالتالي:

أ) أن يطلب من الدول في كل إقليم من الأقاليم تجميع مواردها حيثما أمكن والعمل معاً لتحديد الاحتياجات والفرص الإقليمية للانتقال المأمون والفعال إلى خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية (FF-ICE)؛

ب) أن يطلب من الإيكاو أن تضع ما يلزم من المبادئ التوجيهية والوثائق لمساعدة مجموعات التخطيط الإقليمية والدول ومقدمي خدمات إدارة الحركة الجوية والمشغلين وجميع الجهات المعنية في الصناعة على وضع وتنفيذ التخطيط المتناسق والمنسق والفعال للانتقال إلى خدمات FF-ICE، من أجل ضمان سلامة واستمرارية وكفاءة عمليات الحركة الجوية في جميع أنحاء العالم عند توقف العمل بخطة عام ٢٠١٢؛

ج) أن يطلب من الإيكاو تعبئة الموارد لضمان دعم الدول ومقدمي خدمات إدارة الحركة الجوية في الأقاليم من حيث إنكفاء الوعي وبناء القدرات من خلال حلقات العمل والحلقات الدراسية، بهدف تيسير مشاركة الجهات المعنية في الانتقال إلى خدمات FF-ICE؛

د) أن يطلب من الإيكاو إجراء تقييم دوري للتقدم المحرز في تنفيذ الانتقال إلى خدمات FF-ICE لتمكين مجتمع الطيران المدني من تحديد ما إذا كان نظام الملاحة الجوية العالمي قد أصبح جاهزاً لوقف العمل بخطة عام ٢٠١٢ بحلول عام ٢٠٣٤.

— انتهى —