



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم 36: سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

اعتبارات بشأن المسار الأدنى في الخطة العالمية للملاحة الجوية 2019

(ورقة مقدمة من اليابان)

الموجز التنفيذي

أوصى المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12) الايكاو بتحديد وحدات الحزمة 1 التي تُعتبر ضرورية للتنفيذ على الصعيد العالمي، وذلك من حيث المسار الأدنى والتشغيل البيني على الصعيد العالمي والسلامة، وعند تحديد هذه الوحدات الأساسية، من المهم مراعاة، في ضوء التنفيذ، أن تسهم في تحسين خدمات الملاحة الجوية بطريقة متناغمة عالمياً.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى حث الايكاو على تحديد العناصر (أو الخدمات) في وحدات الحزمة 1 التي تُعتبر ضرورية للتنفيذ على الصعيد العالمي، ووضع مبادئ أو إرشادات رفيعة المستوى لضمان التمكن من التنفيذ مع مراعاة ما يلي:

- (أ) يجب تحديد الموعد الممكن للتنفيذ بما يراعي فترة البحث والتطوير، وتدريب الموظفين، وتطوير قواعد وأدلة، ونشر الأنظمة الآلية، والتنسيق مع الجهات المعنية، وأي أعمال تلزم حسب كل وحدة؛
- (ب) ينبغي توفير المعلومات الأساسية لتحديد بعض الوحدات مثل المسار الأدنى والممارسات السليمة بما في ذلك أداء التكلفة والمنفعة، متى كان ذلك ممكناً، لكي تكون كل دولة قادرة على شرح الوضع لأصحاب المصلحة والحصول منهم على إجماع بشأن إدخال هذه الوحدات؛
- (ج) التقدم المحرز في المناقشة المعنية بتحديد بعض الوحدات كمسار أدنى ينبغي تقاسمه فيما بين الدول المتعاقدة بقدر الإمكان، لكي تكون كل دولة قادرة على إعادة النظر في الوحدات التي تم تحديدها كمسار أدنى بالمقارنة مع كل خريطة طريق وطنية لتحسين خدمات الملاحة الجوية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية التالية: السلامة؛ حماية البيئة؛ التنمية المستدامة للنقل الجوي.
الأثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية الوثيقة Doc 10007، تقرير المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

1- المقدمة

1-1 إن تحسين خدمات الملاحة الجوية أمرٌ ضروريٌّ من أجل معالجة نمو الحركة الجوية في المستقبل. وبالتالي، فقد أقرت الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين نظام حزم التحسينات في منظومة الطيران في إطار الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل ترقية خدمات الملاحة الجوية بطريقة متناغمة عالمياً، واعتمدت الايكاو خطة سلسلة لإدارة الحركة الجوية من أجل تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية على المستوى الإقليمي، ووضعت ترتيبات لتطوير إدارة الحركة الجوية بشكل تعاوني مع مراعاة الوضع الإقليمي.

2-1 وفي غضون ذلك، اعتمد المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12) في عام 2012 التوصية 12/6، التي تنص على "تحديد وحدات الحزمة 1 التي تُعتبر ضرورية للتنفيذ على الصعيد العالمي وذلك من حيث المسار الأدنى والتشغيل البيئي على الصعيد العالمي والسلامة، مع إيلاء المراعاة الواجبة للتنوع الإقليمي، وذلك لمزيد من البحث من جانب الدول". وهذا يعني أنه سيجري تنفيذ بعض وحدات الحزمة 1 مع مراعاة التناغم العالمي، بينما يتولى كل إقليم أو دولة مراعاة الاحتياجات الخاصة في هذه الأثناء.

3-1 يصف مشروع الطبعة الخامسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية المسار الأدنى بطريقة أكثر وضوحاً عن الطبعة الرابعة من الخطة، وذلك على النحو التالي:

أ) نظراً لأنه من المتوقع أن تصبح هذه الوحدات في نهاية المطاف موضوعاً لقواعد الايكاو القياسية، مع الإلزام بتواريخ تنفيذ مقرر، فقد أُدخل مفهوم "المسار الأدنى" والتشغيل البيئي على الصعيد العالمي والسلامة.

ب) على الرغم من أن جميع وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران تتساوى في أهميتها، فمن المسلم به ما يلي:

- يجب تنفيذ بعض الوحدات على الصعيد العالمي، وبالتالي يجب تحديدها كجزء من المسار الأدنى لتحقيق التشغيل البيئي على الصعيد العالمي؛
- سيؤدي نشر هذه الوحدات في أقرب وقت ممكن إلى تحقيق أقصى قدر من المنافع لأصحاب المصلحة في مجال الطيران؛
- يجب تطبيق هذه الوحدات في حدود الفترات الزمنية ذاتها.

ج) سيكون من الضروري وضع مبادئ أو إرشادات رفيعة المستوى ومناسبة من أجل تحديد الوحدات الأساسية على الصعيد العالمي.

2- المناقشة

1-2 تمثل الخطة العالمية للملاحة الجوية إرشادات ضرورية لتشجيع تحسين خدمات الملاحة الجوية بشكل منسق عالمياً، وتشجيع الدول المتعاقدة على الترويج لتحديث كل خدمة. وقد فهمت هيئة الطيران المدني اليابانية أيضاً هدف الخطة العالمية للملاحة الجوية، وعملت بنشاط على اتخاذ تدابير مختلفة حددتها في رؤية اليابان لمستقبل "الإجراءات التعاونية لتجديد نظم الحركة الجوية" مع دراسة الاحتياجات المحلية وخريطة طريق الخطة العالمية للملاحة الجوية مع أصحاب المصلحة.

2-2 في اليابان 90 مطاراً وأكثر من 4.000 رحلة جوية يجري تشغيلها يومياً. ومع ذلك، فإن المجال الجوي فوق الأراضي الوطنية ليس بهذا الاتساع، وبالتالي فهو شديد الازدحام. ومن أجل تعزيز الاستخدام الفعّال والكفء للمجال

الجوي، من الضروري اتخاذ تدابير مناسبة تراعي الاحتياجات المحلية، وتوضح فعالية التكلفة، لتحقيق التوافق فيما بين أصحاب المصلحة. وبالإضافة إلى ذلك، توفر هيئة الطيران المدني اليابانية خدمات الملاحة الجوية لأجواء المحيطات الشاسعة. ومن أجل تحسين خدمات الملاحة الجوية في هذه المنطقة النائية، يلزم العمل بفعالية على إدخال التكنولوجيات والعمليات المتطورة من خلال الإظهار والبرهنة. ولذلك فقد شجعت هيئة الطيران المدني اليابانية النقاش وتبادل المعلومات مع الدول المجاورة من خلال لقاءات ثنائية لتطوير وتقديم خدمات ملاحة جوية جديدة ومتناسقة.

3-2 بذلت هيئة الطيران المدني الياباني جهوداً رامية إلى تحسين كفاءة خدمات الملاحة الجوية بطريقة منسقة مع الدول المجاورة مع التركيز في المقام الأول على الفائدة المحلية، الوضع الذي يبدو ذاته تقريباً لدى الدول الأخرى، مع وجود درجة من التباين في الفائدة المحلية والدولية حسب كل دولة.

4-2 فيما يتعلق بمشروع الطبعة الخامسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية التي تم توزيعها ضمن كتاب المنظمة إلى الدول، فقد يلزم وضع قواعد قياسية للايكاو مع الإلزام بالتنفيذ في تواريخ مقررّة لتطبيق الوحدة المحددة في الحزمة 1، على أن تلتزم الدول التي تقرر تنفيذ هذه الوحدة بقواعد الايكاو القياسية. وسيكون مفهوم المسار الأدنى ضرورياً من أجل تحقيق تحسّن في خدمات الملاحة الجوية بشكل متناغم على الصعيد العالمي، مما يسهم في تشجيع الاستثمار في الأنظمة المتطورة ونشرها من خلال تحديد تاريخ التوحيد.

5-2 وبالتالي، فمن المهم مراعاة النقاط التالية عند إدخال مفهوم المسار الأدنى في الخطة العالمية للملاحة الجوية 2019.

(أ) عندما تقرر الدولة إدخال الوحدة، يجب أن تبرهن لأصحاب المصلحة على الفعالية من حيث التكلفة، والحصول منهم على إجماع بشأن إدخالها. وفيما يتعلق بالوحدات الفنية الخاصة، التي يصعب إظهار فعالية مباشرة مرتبطة بذاتها فقط، مثل البنية التحتية للاتصالات، فإنها تحتاج إلى تفسير، على سبيل المثال، بطريقة تربط إدخالها بتوقع تحسن تشغيلي وتظهر الفعالية؛

(ب) من أجل إدخال العملية الجديدة، يُتوقع أيضاً تطوير نظام آلي مخصص مع التحقق من صحته، مع إعداد إجراء تشغيلي أو إعادة صياغته، وتنظيم دورات تدريبية للعاملين، فضلاً عن عمل ترخيص تشغيلي، ورفع مستوى إلكترونيات الطيران ووضع برنامج للمرحلة الانتقالية إذا لزم الأمر؛

(ج) وبالتالي، ففي ضوء التنفيذ، يجب على سلطة الطيران المدني ومقدم خدمات الملاحة الجوية لكل دولة متعاقدة التشجيع على تحديد "ما الذي يجب فعله؟ ومتى يكون ذلك؟" فيما بين الجهات المعنية مثل هيئة الطيران المدني، ومقدم خدمات الملاحة الجوية، والمنتفعين من المجال الجوي، ومشغلي المطارات، وشركات التصنيع، والسلطة العسكرية، وإدارة التقدم بشكل صحيح.

- انتهى -