

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند ١: استحداث مفهوم تشغيلي عالمي لإدارة الحركة الجوية وتقييمه

١-١: المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية

التخطيط لتنفيذ الأحكام الرئيسية لمشروع المفهوم التشغيلي العالمي

إدارة الحركة الجوية في إقليم كومنولث الدول المستقلة

(وثيقة مقدمة من جمهورية أذربيجان وجمهورية أرمينيا وجمهورية بيلاروس وجورجيا وجمهورية كازاخستان وجمهورية قيرغيزستان وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وجمهورية طاجيكستان وجمهورية أوزبكستان ولجنة الطيران المشتركة بين الدول)

ملخص

يحدد في هذه الوثيقة توجه النشاطات الإقليمية للدول الأعضاء في كومنولث الدول المستقلة فيما يتعلق بتخطيط وضمان تنفيذ الأحكام الأساسية لمفهوم الايكو التشغيل العالمي لإدارة الحركة الجوية.

ويقدم في هذه الوثيقة تقييم إيجابي لهذا المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية كوثيقة تحدد التطلعات العالمية لاعداد وتحسين النظم الوطنية لإدارة الحركة الجوية واتساقها وادراجها في النظام العالمي للملاحة الجوية.

ويرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ١٢.

١- مقدمة

١-١ في مجال ادارة الحركة الجوية، تهدف نشاطات الدول الأعضاء في كومنولث الدول المستقلة الى توفير الظروف اللازمة لاعداد وتحسين النظم الوطنية لإدارة الحركة الجوية واتساقها الاقليمي مع ما يتماشى واستراتيجية الايكو واتخاذ التدابير لادماجها في النظام العالمي للملاحة الجوية.

¹ قدمت الوثيقة باللغتين الانجليزية والروسية من جانب جمهورية أذربيجان وجمهورية أرمينيا وجمهورية بيلاروس وجورجيا وجمهورية كازاخستان وجمهورية قيرغيزستان وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وجمهورية طاجيكستان وجمهورية أوزبكستان ولجنة الطيران المشتركة بين الدول.

٢-١ وقد طرأ حادث مهم في اطار الملاحة الجوية في دول كومنولث الدول المستقلة عندما وافق رؤساء حكومات جمهوريات أرمينيا وبيلاروس وكازاخستان وقيرغيزستان ومولدوفا* والاتحاد الروسي وطاجيكستان وأوزبكستان* لمفهوم اتساق النظم الوطنية لادارة الحركة الجوية للدول الأعضاء في كومنولث الدول المستقلة، وقد تم العمل على هذا المشروع في اطار لجنة الطيران المشتركة بين الدول مع ادارات الطيران والهيئات الوطنية لمراقبة الحركة الجوية لدول الكومنولث، وذلك على أساس تنفيذ الاستراتيجية العالمية للايكافو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٣-١ وتبين أنه من الملح بمكان حل مسألة التخطيط المتسق لاستخدام المجال الجوي ونظم مراقبة الحركة الجوية لا سيما بعد الفترة الانتقالية التي عرفتتها النظم الوطنية لادارة الحركة الجوية في دول الكومنولث عندما نفذت الترتيبات الوطنية والمشاركة بين الدول التي تهدف الى ايجاد السبل الفعالة لتوحيد نظم ادارة الحركة الجوية واندماجها.

٤-١ وفي اطار الظروف الحالية، قد اتضح أنه من الضروري اتباع نهج جديد معقد بغية تحقيق مهمة توحيد وتنسيق نظم ادارة الحركة الجوية ما بين دول الكومنولث. وينبغي لهذا النهج الجديد أن يراعي في نفس الوقت المهام التي تهدف الى تحقيق كفاءة اقتصادية في استخدام المجال الجوي ومهام تحسين سلامة الطيران وتحقيق أمن الدول وتوفير الموارد المالية للدول والخبرة الدولية بالاضافة الى نتائج نشاطات الدول والأقاليم الأكثر تطورا في هذا المجال، بالاضافة الى تطوير هذه النظم بشكل متسق مع ما اعتمدته مجتمع الطيران العالمي.

٥-١ يشكل مفهوم تحقيق الاتساق جزءا اقليميا من النهج الملموسة للتخطيط على المدى المتوسط وضمان تحقيق مفهوم الايكافو التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية، وهو يكتسب أهمية قصوى لكل دول الجزء الشرقي في الاقليم الأوروبي للايكافو، اذ أنه يهدف الى تحقيق التفاعل ما بين النظام العالمي لادارة الحركة الجوية لصالح كل المستخدمين في كل مراحل رحلة الطيران، وان هذا التفاعل ممثل للمستويات المنسقة للسلامة ويوفر عمليات تحقق أكبر قدر من الوفورات الاقتصادية وهو يتمتع بحيوية اقتصادية وفي شروط الأمن.

٢- النهج المعتمد على النظم لتحقيق المهام الاقليمية في مجال الملاحة الجوية

١-٢ في اطار أعمال لجنة الطيران المشتركة بين الدول، تعمل دول الكومنولث على المستوى الوطني وفيما بينها بنشاط في مجال نظم ادارة الحركة الجوية التي تعتبر من العناصر المهمة لنظم النقل الوطنية وهي من بين العناصر الأساسية لتحقيق الأمن الوطني.

٢-٢ ينبغي تحسين النظم الوطنية لادارة الحركة الجوية لارضاء مستخدمي المجال الجوي الى أقصى درجة. وتقر كل ادارات الطيران في دول كومنولث الدول المستقلة أنه ينبغي تنفيذ ما يلي على وجه السرعة: العمل بصورة مشتركة وتنسيق الاجراءات القانونية التنظيمية الهادفة بشأن التشريعات الوطنية وتنظيم استخدام المجال الجوي وتنسيق التوجيهات لتحسين القاعدة الفنية وتطوير التسهيلات الفنية المستخدمة في النظم الوطنية لادارة الحركة الجوية، وتعزيز مستوى التنسيق والتفاعل مع مستخدمي المجال الجوي وادارة هياكل النظم الوطنية لادارة الحركة الجوية لدول كومنولث الدول المستقلة، على أن تكون مسترشدة بالقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للايكافو، ذلك بهدف ضمان السلامة والانتظام في مجال الملاحة الجوية الدولية.

* مع بعض التحفظات.

٣- تنظيم استخدام المجال الجوي

١-٣ ينبغي لمسائل المرونة والحيوية في تنظيم استخدام المجال الجوي أن تفي بمقتضيات الساعة وينبغي توقع تكثيف وتوثيق عرى التعاون بين كل مستخدمي المجال الجوي في كل دولة، بالإضافة الى العمل في اطار كومنولث الدول المستقلة ومع الدول المتاخمة لأحد أقاليم الايكاو أو أكثر.

٢-٣ وتتعاون بشكل نشط ادارات الطيران في دول الكومنولث في مجال تنظيم استخدام المجال الجوي ويتبلور ذلك في الاستعداد لتطبيق الحدود الدنيا المنخفضة للفصل الرأسي والطرق المتوازية والطرق عبر الأقطاب والطرق العابرة لسيبيريا والطرق عبر الآسيوية وتنفيذ تكنولوجيات نظم CNS/ATM في المجال الجوي لدول الكومنولث.

٣-٣ وتتم معالجة مسائل تنظيم استخدام المجال الجوي بين الطيران المدني والطيران الحكومي مع تنفيذ رحلات للطائرات العسكرية ولطائرات الأغراض الخاصة مع ضمان سلامة رحلات الطائرات المدنية في المناطق التي تشهد نزاعات عسكرية محلية ومع توفير بيانات الطيران للطيران العسكري وضمان تنسيق استخدام المجال الجوي بين النشاطات العسكرية والمدنية، ومراقبة الحركة الجوية في اطار دول الكومنولث بالتعاون الوثيق مع هيئات ادارة الحركة الجوية التشغيلية المدنية والعسكرية، وذلك على أساس القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن الايكاو والاتفاقات المتعددة الأطراف (الثنائية) ومراسيم الدول الأعضاء في كومنولث الدول المستقلة بشأن نشاطات الطيران.

٤- تشغيل المطارات

١-٤ ان تحليل القضايا، التي عالجتها ادارات الطيران في دول الكومنولث ولجنة الطيران المشتركة فيما بين الدول بالنسبة الى ادارة الحركة الجوية في مطارات هذه الدول، يشكل جزءا من عناصر النظام الوطني لادارة الحركة الجوية وان مقارنة هذه المسائل مع عنصر "تشغيل المطارات" للمفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية قد أثبتت مواءمتها بشكل كامل لكل البارامترات، وفي الوقت نفسه، سمحت هذه التحاليل بتحديد التغييرات الرئيسية لادخالها في المفهوم الخاص بظروف البنية الأساسية المستقبلية للمطارات. فضلا عن ذلك، يظهر المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية أن النظام المستقبلي لادارة الحركة الجوية سيتيح الاستخدام الفعال لسعة المطارات في اطار ظروف البنية الأساسية المتوفرة.

٢-٤ تدعم دول كومنولث الدول المستقلة ولجنة الطيران المشتركة بين الدول الأفكار الرئيسية المطروحة في اطار المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية كما تؤيد الاتجاه الذي ستتخذه الايكاو في نشاطاتها المستقبلية في هذا الصدد.

٥- تزامن نشاطات الحركة الجوية

١-٥ ان تحقيق التوازن ما بين الطلب والسعة لعملية تقتضي اتخاذ القرارات بشكل مشترك في المراحل المتعددة للتخطيط (التخطيط الاستراتيجي وما قبل التكتيكي والتكتيكي) بالنسبة لتحصيل البيانات ومقارنتها وتحليلها بعد تلقيها من مصادر مختلفة ضمن المجال الجوي المعني وخارجه. وان تحصيل البيانات ومقارنتها وتحليلها لاعطاء صورة دقيقة عن الطلب والحدود المفروضة سيسمح باظهار أي عوامل يمكن أن تؤثر على سلامة نظام ادارة الحركة الجوية وسعته وكفاءته.

٢-٥ ويهدف تحقيق أكبر قدر ممكن من مهام ادارة الحركة الجوية في الجزء الشرقي من الاقليم الأوروبي للايكاو، قد قام رؤساء الهيئات الوطنية المعنية باستخدام المجال الجوي وادارة الحركة الجوية في جمهورية كازاخستان وجمهورية قيرغيزستان والاتحاد الروسي وجمهورية طاجيكستان وجمهورية أوزبكستان بمشاركة فعالة من جانب لجنة الطيران المشتركة بين الدول بانشاء ما يسمى بـ "يوروآسيا" مجلس التنسيق لأوروبا وآسيا.

٣-٥ ولمصلحة تحقيق تنسيق السياسة على المستوى التنظيمي والتشريعي والقانوني والتشغيلي والتكنولوجي والمعلوماتي والفني لدعم النظم الوطنية لإدارة الحركة الجوية، أنشأ أعضاء مجلس التنسيق "يوروآسيا" خدمة دولية للملاحة الجوية معروفة باسم "فوستوك" (Vostok) وهو عنصر من نظام الملاحة الجوية لكل الدول الأوروبية.

٦- الاشتراك في اتخاذ القرارات فيما يتعلق بعمليات مستخدمي المجال الجوي

١-٦ ان المجال الجوي الوطني لدول الكومنولث مقيد وتعتمد مصادر سعة المجال الجوي على الاجراءات والتسهيلات المستخدمة. نظرا لذلك، تظهر مشكلة ادارة هذه الظروف اذ انه من الضروري ضمان مستوى مقبول من السلامة، وهي احدى المهام الأساسية التي حلتها دول الكومنولث بالتنسيق مع لجنة الطيران المشتركة. ويغطي الجانب الحالي المسائل الآلية الى تحسين نظم ادارة الحركة الجوية ووضع قاعدة تنظيمية وقانونية والتخطيط لمسار الرحلات التي تقوم بها الطائرات والتفاعل فيما يتعلق بالأجهزة الفنية لهيئات مراقبة الحركة الجوية ومسائل أخرى عالجتها ادارات الطيران في دول الكومنولث بالمشاركة مع لجنة الطيران المشتركة.

٧- فض النزاعات

١-٧ ان الهدف الأمثل للتخطيط المتعدد المستويات هو الحصول على مسار لرحلات منسق بأربعة أبعاد عندما لا تظهر الحاجة الى التداخل التكتيكي خلال الرحلة. ولكن من المعروف، أن بعض الأخطاء في المعلومات المستخدمة والتغيرات غير المتوقعة وغير المنضبطة تستدعي تعديلات تكتيكية لمواصفات الرحلات. بالإضافة الى ذلك، فان فض النزاعات مسبقا حسب مراحل تخطيط الرحلة، والفض التكتيكي للنزاعات المرتبطة بتوفير الفصل ما بين الطائرات في كل مستويات الرحلة يجعل من الدور الذي يضطلع به المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية دورا مهما لاستخدام وتطوير نظم تفادي التصادم المحمولة على متن الطائرات والنظم الأرضية.

٨- تنظيم خدمات الحركة الجوية

١-٨ تعتبر ادارة الحركة الجوية عملية متقلبة تتضمن ادارة المجال الجوي وتدفق الحركة الجوية وكل أشكال خدمات الحركة الجوية (توفير النشرات مثل النوتام ومعلومات الرحلة وخدمات الانذار وخدمات المراقبة والتي هي بدورها تتضمن خدمات مراقبة المنطقة وخدمة مراقبة الاقتراب وخدمات مراقبة المطارات). ويقتضي تنظيم ادارة الحركة الجوية التنسيق في توفير الخدمات على كل المستويات من جانب مقدمي الخدمات مع ضمان ما يستلزم من مستوى السلامة والكفاءة في استخدام المجال الجوي. وقد تقدم هيئات خدمات ادارة الحركة الجوية المنفصلة خدمات ادارة الحركة الجوية أو يمكن توفيرها أيضا بالتنسيق ما بين مقدمي خدمات ادارة الحركة الجوية، مما سيؤدي الى تحقيق أمثل قدر ممكن من السعة والكفاءة لكل مستخدمي المجال الجوي. وان اعتماد مثل هذا النهج لحل مسائل تنظيم ادارة الحركة الجوية يمكن أن يمثل نقطة انطلاق للتفاعل ما بين المستخدمين الحقيقيين والمحتملين للمجال الجوي وخدمات ادارة الحركة الجوية الذين سيقدمون هذه الخدمات في تلك المنطقة.

٢-٨ وفي هذا المجال، تنظر دول الكومنولث ولجنة الطيران المشتركة بين الدول في المفهوم التشغيلي المقترح لا سيما في قسمه المخصص "خدمة تنظيم ادارة الحركة الجوية" على اعتبارها الأساس لاجراء دراسة مفصلة والعمل على تطبيق التوصيات في مجال تحقيق هذا الهدف ضمن اطار الدول الأعضاء في كومنولث الدول المستقلة.

٩- توفير خدمات المعلومات

٩-١ يشكل العنصر الأساسي لهذا النهج الذي اعتمد في اطار المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية الأساس لتوفير الخدمات على الصعيد العالمي واستخدام المعلومات وتنظيم تبادلها مما يسمح باتخاذ القرارات الفعالة على أي مستوى.

٩-٢ ان المراقبة بنجاح لنوعية وسلامة وجهوية معلومات ادارة الحركة الجوية هذه التي تتميز بالتعقيد والتي يزداد عددها وتتغير بصورة سريعة عمليا، وهو ما يسمى بتوحيد ادارة الحركة الجوية تقديريا، يمكن أن يعتبر القرار الأساسي التشغيلي للمفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية. ولا تستفيد من هذه المعلومات خدمات ادارة الحركة الجوية فقط بل وأيضا المنفعين الآخرين (مثل سلطات الجمارك والهجرة وخدمات الأرصاد الجوية وخدمات تسهيل الأمثلة).

١٠- التفاعل بين المنظمات الاقليمية في مجال الملاحة الجوية

١٠-١ ان تنسيق تخطيط الملاحة الجوية ومسائل ادارة الحركة الجوية في الجزء الشرقي للاقليم الأوروبي للايكوا وخدمات ادارة تدفق الحركة الجوية والتنفيذ المستقبلي لنظم CNS/ATM يتم على صعيد التفاعل البناء ما بين مكتب الايكوا الأوروبي وشمال الأطلنطي (من خلال مجموعات العمل التابعة للمكتب واجتماعات مجموعة التخطيط لأوروبا وشمال الأطلنطي ومجموعة العمل لادارة الحركة الجوية في الجزء الشرقي لاقليم الايكوا الأوروبي بما في ذلك آسيا الوسطى (GATE) والاجتماع للتخطيط والتنسيق لطرق خدمات الحركة الجوية من خلال المجال الجوي للجزء الشرقي لاقليم الايكوا الأوروبي بما في ذلك آسيا الوسطى (TARTAR) واجتماع الايكوا للتنسيق لادارة الحركة الجوية بين الجزء الشرقي لأوروبا وآسيا الوسطى (FLOE)) والمجموعة المعنية بالحد الأدنى المنخفض للفصل الرأسي بين الطائرات واللجنة الأوروبية للطيران المدني ومنظمة يوروكنترول.

١٠-٢ بهدف تحقيق الاقتراحات الهادفة الى تنسيق السياسة وتحقيق الاندماج في مجال استخدام المجال الجوي ومراقبة الحركة الجوية للدول المتعاقدة، عملت لجنة التنسيق المعنية بالملاحة الجوية مع لجنة الطيران المشتركة بين الدول منذ عام ١٩٩٤. وان هذه اللجنة قد روجت بنشاط لانشاء في عام ١٩٩٩ مجلس التنسيق لاقليم آسيا الوسطى (Euroasia) والذي يتألف من ادارات الطيران لجمهورية كازاخستان وجمهورية طاجيكستان وجمهورية أوزبكستان والاتحاد الروسي وجمهورية قيرغيزستان. وان المهمة الأساسية لهذا المجلس التنسيقي تتمثل في تحديد التدابير بشأن تنسيق السياسة في مجال الدعم التشريعي والقانوني لنظام ادارة الحركة الجوية وتطوير البنية الدولية للطرق الجوية وتحديد الوسائل لخدمة المجال الجوي وتدريب العاملين وتوفير الدعم اللوجستي لنظم ATM بما في ذلك تنفيذ مفهوم CNS/ATM. وفي شهر أكتوبر ٢٠٠٢، لقد أبرم اتفاق بانشاء ما يسمى بـ "فوستوك" وهي الخدمة الدولية للملاحة الجوية في الجزء الشرقي لمكتب الايكوا الأوروبي. وقد وقع على هذا الاتفاق كل من جمهورية كازاخستان وجمهورية طاجيكستان وجمهورية أوزبكستان والاتحاد الروسي وجمهورية قيرغيزستان. والهدف من "فوستوك" هو تحقيق تنسيق السياسات في مجال تنظيم مهام النظم الوطنية لادارة الحركة الجوية وتوفير الدعم التشريعي والقانوني لها لما فيه مصلحة الدول وادارات الطيران التي أبرمت دولها الاتفاق في اطار الخدمة الدولية للملاحة الجوية "فوستوك"، بما في ذلك تنفيذ مفهوم CNS/ATM التابع للايكوا واتفاقات دولية أخرى.

١٠-٣ ان الفكرة المطروحة في اطار الاجتماع المشترك بين اليوروكنترول والايكاو ولجنة ايكاك في شهر يونيو ٢٠٠٢ في باكو، بانشاء تجمع اقليمي لمقدمي خدمات الملاحة الجوية لأذربيجان وأرمينيا وجورجيا وكازاخستان

ومولدوفا وأوكرانيا مع تحديد مقر هذا التجمع في كييف قد تبلورت عمليا. والهدف من هذا التجمع هو تعزيز خدمات الملاحة الجوية والترويج لها وتنفيذها بشكل آمن وفعال في منطقة البحر الأسود واقليم عبر القوقاز.

١٠-٤ ومع مراعاة ما ذكر أعلاه، وبما ان كومنولث الدول المستقلة قد اعتمد مفهوم تنسيق النظم الوطنية لادارة الحركة الجوية في دولها على المستوى الحكومي، فان المهام المتوقعة تنفيذها فورا والتي حددت على أساس الأحكام الرئيسية للمفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية التابع للايكاف، تشمل دراسة كل هذه المسائل في اطار تنسيق أعمال المنظمات دون الاقليمية للملاحة الجوية المذكورة أعلاه وادماج النظم الوطنية لادارة الحركة الجوية في اقليم الايكاف الأوروبي الشرقي في نظام عالمي للملاحة الجوية.

١١- الاستنتاجات

١١-١ ان المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية للفترة من الآن الى ما بعد ٢٠٢٥، يحدد ما ينبغي القيام به لتوفير قدر أكبر من المرونة للمتفعين بالمجال الجوي وتوفير أكبر قدر ممكن من فعالية لتشغيل نظم ادارة الحركة الجوية. ويظهر المفهوم السبل التي تفضي الى تعزيز السعة في النظام العالمي لادارة الحركة الجوية وتعزيز أيضا مستوى سلامة الرحلات في الظروف المستقبلية. ومع مراعاة ذلك، فان كومنولث الدول المستقلة ولجنة الطيران المشتركة بين الدول تدعم مشروع المفهوم التشغيلي وتوصي لجنة الايكاف للملاحة الجوية بأن تقره.

١٢- الاجراء المعروض على المؤتمر

١٢-١ يرجى من المؤتمر أن يقوم بما يلي:

(أ) أن يأخذ في الاعتبار ما يرد في هذه الوثيقة بشأن التخطيط لتحقيق الأحكام الأساسية لمشروع المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية في اقليم كومنولث الدول المستقلة.

(ب) أن يقر مشروع المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية وأن يستكمله وفقا للاقتراحات التي يحددها المشتركون في المؤتمر ويقوم، بعد ذلك، برفع هذا المشروع الى مجلس الايكاف لكي يقره.

— انتهى —