المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند ١: استحداث مفهوم تشغيلي عالمي لادارة الحركة الجوية وتقييمه

١-١: المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية

١-٣: الحاجة الى خطة عالمية للملاحة الجوية

وجهة نظر اليابان بشأن المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية

(وثيقة مقدمة من اليابان)

ملخص

نفذت اليابان مشروعي القمر الاصطناعي لأغراض النقل (MTSAT) ومركز ادارة الحركة الجوية وفقا لمفهوم خدمات الملاحة الجوية المستقبلية (نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية الجديدة) الذي أيده المؤتمر العاشر للملاحة الجوية. وسوف يضطلع مركز MTSAT وادارة الحركة الجوية بوظيفة أساسية وهامة بالنسبة للنظام العالمي لادارة الحركة الجوية في المستقبل باليابان، كما يرد في المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية.

وترد في هذه الوثيقة وجهة نظر اليابان بشأن المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية والترقي الى المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية، كما ترد بها الأنشطة النسبية في اليابان لنظام ادارة الحركة الجوية الجديد.

يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٦.

١- مقدمة

١-١ بغية تحسين السلامة الجوية في مواجهة الحركة الجوية المتزايدة والتأخير، قامت اليابان بانشاء مركز ادارة تدفق الحركة الجوية في عام ١٩٩٤. ونجح مركز ادارة تدفق الحركة الجوية في اليابان في تجنب تشبع الحركة الجوية في قطاعات بمراكز مراقبة الحركة الجوية ومناطق الاقتراب النهائي، مع التخفيف من التأخر الكلي لمغادرة الطائرات.

١-٢ نظرا لأن اليابان تواجه زيادة مطردة في حجم الحركة الجوية، وأنها تحاول تلبية العديد من حاجات المنتفعين لكي يتسم تشغيل الطائرات بمزيد من الكفاءة، فانها كانت تعمل على انشاء مركز ادارة الحركة الجوية الذي يمهد لخدمة الحركة الجوية وخدمة ادارة تدفق الحركة الجوية وخدمة ادارة المجال الجوي.

١-٣ كان النقل الجوي ينمو بشكل سريع ومطرد في العقود القليلة الماضية، ومن المتوقع أن يستمر في النمو. واعترفت اليابان بالحاجة الى شكل جديد لادارة الحركة الجوية في المستقبل اضافة الى التكنولوجيات الحديثة للاتصالات والملاحة والاستطلاع. وكانت اليابان تشارك في جميع أنشطة الايكاو، مثل اجتماعات فريق خبراء المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية.

٢- المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية

٢-١ لازالت توجد عدة اختلافات في شكل الاتصالات والملاحة والاستطلاع باقليم آسيا/المحيط الهادئ. وتعد خدمة ادارة الحركة الجوية المتواصلة، وفقا للوصف الوارد في المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية، الذي أعده فريق خبراء المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية، أمرا أساسيا لمواجهة زيادة الحركة الجوية في المستقبل باقليم آسيا/المحيط الهادئ مع توخي السلامة الفعالية.

٢-٢ بدأت اليابان مشروعي القمر الاصطناعي متعدد الوظائف لأغراض النقل ومركز ادارة الحركة الجوية وفقا لمفهوم نظم الملاحة الجوية المستقبلية (FANS) (الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية الجديدة) الذي أيده الاجتماع العاشر للملاحة الجوية. وأعد المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية استنادا الى مفهوم نظم الملاحة الجوية المستقبلية. ويوضح المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية شكلا واضحا لنظام ادارة الحركة الجوية في المستقبل يكون متكاملا ومتوائما ويكون تشغيله متبادلا عالميا. وسوف يضطلع مركز MTSAT وادارة الحركة الجوية بدور أساسي وهام بالنسبة للنظام العالمي لادارة الحركة الجوية في المستقبل باليابان.

٢-٣ توافق اليابان على نفس الاتجاهات الواردة في المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية.

٣- الترقي الى المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية

٣-١ بغية التقدم نحو تنفيذ نظام عالمي لادارة الحركة الجوية كما يرد في المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية، ينبغي على الايكاو استكمال اعداد المقتضيات التشغيلية ووضع قواعد وتوصيات. وسوف تستمر اليابان في المشاركة والتعاون في أي أعمال متابعة قد تكون لازمة.

٣-٢ توجد استحداثات واردة في الوثيقة الخاصة بالمفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية، مثل فصل المسؤولية والادارة المرنة لحدود الفضاء الجوي. وينبغي على الايكاو مناقشة هذه المسألة مع جميع الأطراف المعنية نظرا للطبيعة المعقدة لهذه المسألة، مثل ما يرتبط بالاجراءات التشغيلية والجوانب القانونية.

٣-٣ تعد الجهود المستمرة والاتفاقات في الأقاليم بالغة الأهمية بالنسبة لتنفيذ هذا النظام العالمي المتواصل لادارة الحركة الجوية. وينبغي على كل اقليم وضع خطة تنفيذ اقليمية لادارة الحركة الجوية بتاريخ مستهدف وهو عام ٢٠٢٥ ويتعدى ذلك التاريخ، كما ورد في شرح المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية.

٤- القواعد العالمية لادارة تدفق الحركة الجوية الدولية

٤-١ ينبغي أن تكون ادارة تدفق الحركة الجوية بالنسبة للرحلات بين الدول والأقاليم قائمة على تقنيات متفق عليها، من قبل الدول والأقاليم المعنية. كما ينبغي تواؤم هذه التقنية مع الأقاليم الأخرى.

٤-٢ على الرغم من أن بعض التسهيلات قد أقامت بالفعل خدمة لادارة تدفق الحركة الجوية الدولية، فينبغي على الايكاو اعداد مواد ارشادية و/أو قواعد وتوصيات للدول والأقاليم التي تخطط لتنفيذ نظام ادارة تدفق حركة جوية دولية في المستقبل.

٥- الأنشطة ذات الصلة بالمفهوم في اليابان

٥-١ بدأت اليابان تنفيذ وظيفة متكاملة لخدمة الحركة الجوية، ولادارة تدفق الحركة الجوية ولادارة الفضاء الجوي، وذلك يتمثل في مركز ادارة الحركة الجوية. ومن المخطط أن يبدأ هذا المركز في العمل في عام ٢٠٠٥. ومن المتوقع أن يوفر مركز ادارة الحركة الجوية زيادة رئيسية في السلامة الجوية والكفاءة والسعة الجوية، مع تحسين التشغيل الاقتصادي للطائرة. ويوجد المزيد من التفاصيل في الوثيقة IP/43 بعنوان "انشاء مركز لادارة الحركة الجوية في اليابان".

٥-٢ كانت اليابان تؤيد الدول في اقليم آسيا/المحيط الهادئ لتنفيذ نظم ادارة الحركة الجوية الجديدة من خلال العديد من القنوات أو الأطر. وسوف تستمر اليابان في تأييد الدول لتنفيذ البنية الأساسية لنظم CNS/ATM مع نظام MTSAT الذي من المخطط له أن يبدأ في عام ٢٠٠٤. على سبيل المثال، تساعد اليابان الفلبين في تنفيذ مركز ادارة الحركة الجوية الجديد بما في ذلك نظام التقويم بالأقمار الاصطناعية (SBAS) ونظام وصلة البيانات.

٦- الاجراء المعروض على المؤتمر

٦-١ المؤتمر مدعو الى ما يلي:

أ) الاحاطة علما بوجهة نظر اليابان بشأن المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية والأنشطة ذات الصلة.

ب) التوصية بأن تعد الايكاو مواد ارشادية و/أو قواعد وتوصيات لادارة تدفق الحركة الجوية الدولية.

– انتهـــى –