A40-WP/320
EX/132
9/8/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٦: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

طيران واحد للتعامل مع التقدم التكنولوجي

(مقدمة من سنغافورة بتأييد من أستراليا وجزر كوك وجزر مارشال وناورو وبالاو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO))

الموجز التنفيذي

ناقش المنتدى التنفيذي العالمي السابع للطيران المدني لعام ٢٠١٩ في سنغافورة النهج المتبع في اعتماد التكنولوجيا في سنغافورة في مجال الطيران. وحضر المنتدى ١١٥ قائدا من قادة الطيران الدولي من ٧٥ دولة و١٤ منظمة دولية بما في ذلك ٢٧ ممثلا من المجلس. ووافق المندوبون عن الحاجة إلى الاستفادة من التكنولوجيا للنهوض بالطيران وخاصة في مجال الحركة الجوية. ولقد سلمو أيضا بالتحديات الناجمة عن الوتيرة السريعة للتقدم التكنولوجي والتي تقتضي شراكات تعاونية لجني الفوائد المثلى للنظام الإيكولوجي للطيران بأكمله. وأكد المنتدى على الحاجة إلى التعاون طويل الأجل بين الشركاء والجهات المعنية من أجل تحسين النظام الإيكولوجي للطيران، وشدد على أهمية إطار مبادئ وسياسات الإيكاو القائم منذ فترة طويلة لتعزيز ودمج التقدم التكنولوجي.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى ما يلي:

أ) حث الجهات المعنية في مجال الطيران على العمل سويا لتسخير التكنولوجيا الجديدة والابتكار من خلال شراكات تعاونية لتحقيق الفوائد المثلى لكامل النظام الإيكولوجي للطيران؛

ب) التشديد على أهمية مبادئ وقواعد الإيكاو القائمة منذ فترة طويلة بما فيها تلك المبادئ والقواعد الخاصة بإدارة الحركة الجوية (قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٥) والملاحة الجوية (قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢) والتعاون الفني (قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦)، والتأكيد على وجوب الاسترشاد بهذه المبادئ والقواعد في تطوير واعتماد التقنيات والابتكارات الجديدة للقطاع؛

ج) التوصية بأن تنشئ الإيكاو منصات جديدة للاستفادة من موارد وخبرات قطاع الطيران وإطار عمل قائم على الثقة لتبادل المعرفة والبيانات بين الدول لمواكبة التكنولوجيا والابتكارات؛

د) التوصية بأن تستكشف الإيكاو إنشاء منتديات تقنية قطاع الطيران من أجل تحديث قطاع الطيران ومتابعة التوصيات الفنية التي اعتمدتها الدول والمنبثقة عن اجتماعات الإيكاو الرفيعة المستوى مثل مؤتمر الملاحة الجوية أو المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية

الآثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٥، البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢، البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦، البيان الموحّد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية

١- المقدمة

١-١ عُقد منتدى الرؤساء التنفيذيين العالمي السابع للطيران المدني تحت عنوان "النهوض بالطيران: بناء مستقبلنا معا" في الفترة من ٨ إلى ٢٠١٩/٤/١٠ في سنغافورة. وحضر هذا المنتدى ١١٥ قائدا من قادة الطيران العالميين البارزين من ٧٥ دولة و١٤ منظمة دولية وإقليمية بما في ذلك ٢٧ ممثلا من مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (يمكن الاطلاع على قائمة المشاركين على الموقع التالي https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx). وألقى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) الدكتور ألوميا بينارد أليو، الكلمة الرئيسية وشارك في المناقشات. وجرت في المنتدى مداولات بشأن السبل التعاونية لتسخير التكنولوجيا نحو البناء الجماعي للطيران المدني المستدام في المستقبل.

٢- المناقشة

٢-١ وسلم المشاركون في المنتدى بالدور الهام الذي تقوم به التكنولوجيا والابتكارات لدعم تطوير الطيران ونموه. ويشمل ذلك التطورات التي طرأت على محركات الطائرات وهياكل الطائرات واتصالات وصلة البيانات بين الطيارين والمراقبين الجويين والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وإذاعة الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-B) وصنع القرار بشكل تعاوني في المطارات، فضلا عن التذاكر الإلكترونية في تسهيل إجراءات المطارات وجعلها أكثر شمولا. وجعلت هذه التطورات مجتمعة الطيران المدني الدولي أكثر أمنا وكفاءة. وقد بدأ الكثير منها كأفكار جديدة بالنسبة لبعض القطاعات أو الدول ولكنها أصبحت الآن معتمدة على نطاق واسع.

٢-٢ واتفق المشاركون على أن التكنولوجيا الجديدة والابتكارات يجلبان إمكانيات وفرص جديدة للمضي في تعزيز تطوير الطيران بما في ذلك تلبية متطلبات السعة التي من المتوقع أن تتجاوز نمو الحركة الجوية المنتظر في المستقبل. وتم التوصل إلى توافق في الآراء من أن التكنولوجيات الجديد ذات صلة وقابلة للتطبيق بجميع الدول، بما يضمن عدم ترك أي بلد وراء الركب. ويمكن على وجه الخصوص للبلدان النامية والبلدان أقل تقدما أن تستفيد من التكنولوجيا لتخطي قيود النظم القديمة مثل استخدام الطائرات المسيرة لتوفير عملية الربط بالنسبة للمناطق النائية والتي يصعب الوصول إليها.

٢-٣ التحديات

٢-٣-١ ومن جهة أخرى، فإن تبني تكنولوجيات جديدة وابتكارات يتضمن تحديات ومخاطر جديدة. وثمة شواغل بشأن التكنولوجيا المُعرقلة التي تستخدمها جهات غير تقليدية، مثل مشغلي الطائرات المسيرة الذين لا يعرفون قواعد الجو ويتعدون على مسارات المطار والطرق الجوية، مما قد يؤثر على عمليات الطيران ويشكل مخاطر بشأن السلامة. وتؤدي الدرجات العليا من التشغيل الآلي في نظم إدارة الحركة الجوية والإلكترونيات الطائرات وأنظمة الطيران الحاسمة الأخرى إلى خلق إمكانية زيادة مخاطر السلامة والتي لا يمكن أن تعالجها الأشكال التقليدية لتقييم المخاطر والتخفيف منها. وسيقتضي التكيف مع عالم رقمي جديد أيضا تناسي العمليات القديمة.

٢-٣-٢ ورأي المشاركون أن سنّ اللوائح لا يواكب التكنولوجيا والابتكار، ففي حين يتم إدخال تحديثات تكنولوجية بشكل سريع فقد تستغرق الإيكاو من ٥ إلى ٧ سنوات لاعتماد المعيار الجديد، إلى جانب أن عملية التنفيذ تستغرق وقتا أطول.

وعلاوة على ذلك، يفضل الكثير من القائمين على سنّ اللوائح التصرف بحذر وتحفظ، فهم يرحبون عموما بسنّ القواعد القياسية فقط بعد اكتمال التكنولوجيا المعنية.

٢-٣-٣ وثمة إقرار بأن الجهات القائمة على سنّ اللوائح لديها فهم محدود للتقنيات الجديدة والابتكارات في مجالات مثل الحوسبة المتقدمة والربط الشبكي والأمن الإلكتروني. وفي كثير من الحالات، تكمن الكفاءات والخبرات والدراية الفنية في الصناعة. ومع ذلك تم الاتفاق على أن عرقلة تطوير التكنولوجيا ليس خيارا متاحا للجهات القائمة على سنّ اللوائح. ولقد أصبحت التكنولوجيا أكثر انتشارا وسهلة المنال، ويؤدي تقييد استخدامها إلى حرمان الناس من الفوائد المحتملة في مجال سلامة وكفاءة الطيران. وهو أمر قد يؤخر من عجلة التنمية العالمية المستدامة.

٢-٤ نهج متوازن وتعاوني

٢-٤-١ يجب على واضعي السياسات والقائمين على سنّ اللوائح اعتماد نهج متوازن قائم على المخاطر إزاء التكنولوجيا والابتكار. ويجب أن تكون السياسات داعمة للتكنولوجيا الناشئة، في حين يمكن إدارة المخاطر من خلال إطار قوي للتقييم والتخفيف. وسوف يتعين الإسراع في تطوير هذه الهياكل لمواكبة التقدم التكنولوجي. وعلى نحو متزايد سيكون الاستثمار في البحث والتطوير من قبل الجهات القائمة على سنّ اللوائح ضرورة وقاعدة.

٢-٤-٢ وفي نفس الوقت، ظلت المبادئ والقواعد الرئيسية التي يقوم عليها الطيران المدني مناسبة وحاسمة وينبغي أن توجه تطوير واعتماد الابتكارات والتكنولوجيا الجديدة وهذا من شأنه أن يساعد على ضمان السلامة والكفاءة المستمرة للطيران المدني الدولي، وهي تشمل اتفاقية شيكاغو وملاحقها وكذلك السياسات والإرشادات التي اعدتها الدول الأعضاء بشكل جماعي مثل قراري الجمعية العمومية ٣٥-١٥ بشأن إدارة الحركة الجوية و٣٨-١٢ بشأن الملاحة الجوية.

٢-٤-٣ ويجب توفير تعاون أكبر بين الجهات القائمة على سنّ اللوائح. ومع تطور التكنولوجيا ليس من العملي بالنسبة لواضعي السياسات والجهات القائمة على سنّ اللوائح وخاصة الجهات الأصغر لسنّ اللوائح، بأن يطوروا بشكل فردي إمكانيات تقنية كافية لتقييم هذه التكنولوجيات وتيسير استخدام التكنولوجيات استخداما آمنا. ولذلك سيلزم أن يقوم صناع السياسات والجهات القائمة على سن اللوائح بوضع مجموعات من الممارسات من أجل تبادل معارفهم وأفضل ممارستهم وخبراتهم لدعم إدارة إعمال هذه التكنولوجيات الجديدة.

٢-٤-٤ ويجب أن يكون هناك تعاون لتبادل المعلومات والخبرات بين الجهات القائمة على سنّ اللوائح وقطاع الطيران. ومن الأفضل اتباع نهج تدريجي يعمل وفقه قطاع الطيران والجهات القائمة على سنّ اللوائح معا من أجل وضع قواعد مشتركة.

٢-٤-٥ وينبغي للإيكاو بصفتها منظمة الطيران المدني الدولي أن تتقلد الريادة في هذا الشأن وتيسر التعاون بين صناع السياسات والجهات القائمة على سنّ اللوائح وقطاع الطيران، لضمان تناسق أنظمة الطيران وقابليتها للتشغيل البيني وتعزيز عمليات الطيران المدني الدولي الآمنة والمأمونة. ومع الأخذ في الاعتبار بقرار الجمعية العمومية ٣٩-١٦ بشأن التعاون الفني يتعين على الإيكاو أن تعمل أيضا من أجل تيسير تطوير الخبرة لإدارة التكنولوجيات الجديدة. وفي هذا المضمار، سيكون من المفيد للإيكاو أن تضطلع بدور في بناء دائرة ثقة ضمن أوساط الطيران الدولية وإنشاء منصات يمكن للجهات القائمة على سنّ اللوائح في العالم أجمع أن تعتمد عليها وأن تثق فيها من أجل تبادل المعلومات المميزة. وكذلك يمكن للإيكاو أن تتبع أفضل ممارسات المنظمات الدولية الأخرى مثل الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU)، حيث أسفرت تجربة قيمة مع قطاع الطيران في المنتديات ومجموعات الدراسة على المشاركة الموضوعية في الوقت المناسب من جانب قطاع الاتصالات اللاسلكية العالمية مع الدول الأعضاء في ذلك الاتحاد. وختاما يتعين على الإيكاو استعراض ما إذا كان الهيكل الحالي والموارد الحالية مناسبة لدعم هذا الزخم.

– انتهى –