



## الجمعية العمومية — الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٥ من جدول الأعمال نظام إدارة الحركة الجوية العالمي

### تنفيذ نظام الملاحة الجوية العالمي — المضي قدما

(عرض بواسطة منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية "CANSO")

#### موجز تنفيذي

يتشارك كل من الدول والصناعة في رؤية مشتركة لنظام ملاحة جوية يتسم بالتكامل والتناسق وقابل للعمل فيما بينه عالمياً، ذلك النظام الذي سيقدم قدرة كافية لتلبية احتياجات النقل الجوي العالمي بطريقة آمنة وفعالة وملائمة بيئياً. وقد تم إنجاز الكثير في منظمة الإيكاو للعمل نحو تنفيذ نظام الملاحة الجوية المذكور. ورغم ذلك، يجب القيام بأكثر من ذلك.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- حث الدول على ضمان وضع إطار السياسة المناسبة وتبني التغييرات التنظيمية والتشريعية الضرورية التي من شأنها أن تؤدي إلى تحقيق نظام حركة جوية (ATM) عالمي؛
- التوصية بإجراء مراجعة دقيقة لكل من خطة الملاحة الجوية العالمية (GANP) ومبادرات الخطط العالمية (GPIs) الخاصة بها لضمان بقاؤها مناسبة للغرض على مدار السنوات العشر القادمة؛
- والإتفاق على أن يقوم مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر المزمع انعقاده في نوفمبر/تشرين الثاني من عام ٢٠١٢ بدراسة الأهداف اللازمة لتحقيق نظام ملاحة جوية عالمي بعناية وتحديد أولويات نشاط برنامج العمل وترشيده في الإيكاو، وتوحيد الجهود الإقليمية والعالمية مع المشاركة الكاملة للصناعة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الإستراتيجية (أ) و(د).
الأثار المالية:	غير قابلة للتطبيق
المراجع:	الوثيقة ، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧) الوثيقة ، دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية الوثيقة ، دليل متطلبات نظام إدارة الحركة الجوية الوثيقة ، المفهوم التشغيلي لنظام إدارة الحركة الجوية العالمي الوثيقة ، تقرير مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (٢٠٠٣) الوثيقة ، خطة الملاحة الجوية العالمية <a href="http://www.canso.org/globalvision">www.canso.org/globalvision</a>

## ١- المقدمة

١-١ ظلت صناعة خدمات الملاحة الجوية (ANS) لعدد من السنوات تحت ضغط من أجل تهيئة بيئة تشغيل جديدة تتميز بتحسين في أداء الخدمات. ويسعى مشغلو الطائرات إلى "القيمة المالية" في رسوم الملاحة الجوية التي يدفعونها وتنفيذ مسارات أكثر كفاءة والتي ستساعد على توفير تكاليف الوقود وتحقيق فوائد بيئية. يسعى المجتمع التنظيمي بالمثل إلى تحسين الأداء البيئي والاقتصادي وأداء السلامة من مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs).

٢-١ تتطلب الكثير من الحلول منهجًا تعاونيًا يعمل على إشراك جميع أصحاب المصالح في إدارة الحركة الجوية (ATM) ومنهم - مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) ومشغلي الطائرات والمطارات وشركات التصنيع وواضعي السياسات الحكومية والهيئات التنظيمية. يحتاج التقدم إلى وضع منهج جديد لتقديم خدمات الملاحة الجوية، ذلك المنهج الذي يركز على العملاء والموجه للمستخدمين ويقوم على مبادئ عمل سليمة. ويجب أن يواجه مقدمو خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) - بشكل جماعي - تحديات القرن الحادي والعشرين وأن يقدموا خدمات ملاحة جوية سلسة، وفعالاً لنظام عالمي كفاء وفعال للتكاليف يتسم بقدرة كافية لتلبية احتياجات النقل الجوي العالمي في المستقبل بطريقة آمنة وفعالة ومسؤولة بيئيًا.

## ٢- المناقشة

١-٢ باعتبارها الصوت العالمي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM)، يتمثل الهدف الرئيسي لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) في تحسين أداء "خدمات الملاحة الجوية" (ANS) العالمية. ويتحقق هذا الهدف عن طريق التعاون الوثيق بين الأعضاء في مختلف مجالات عمليات الأعمال الخاصة بـ "مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs). وفي سبيل دعم تطوير وتشجيع أفضل الممارسات، تعمل "منظمة خدمات الملاحة الجوية" (CANSO) على توحيد جهود الخبراء التابعين لـ "مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs) من أجل تحفيز عملية تبادل المعلومات ووضع السياسات العالمية. وتضمن الاجتماعات وورش العمل والمؤتمرات المنتظمة التي تعقدتها مجموعة العمل أن يكون كل "مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs) الأعضاء على دراية كاملة بالاتجاهات والتطورات الحالية في الصناعة.

٢-٢ وتعمل الرؤية العالمية لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) حول مستقبل خدمات الملاحة الجوية على دعم إقامة نظام ملاحة جوية يتسم بالتكامل والتناسق وقابل للعمل فيما بينه عالميًا، بشكل يتماشى بدرجة كبيرة مع المفهوم التشغيلي لنظام إدارة الحركة الجوية (ATM) العالمي التابع للإيكاو (وثيقة رقم ٩٨٥٤). وقد تم إكمال الرؤية العالمية (المتوفرة على الموقع [www.canso.org/globalvision](http://www.canso.org/globalvision)) في مايو من عام ٢٠٠٧ بالأراء والملاحظات الواردة من كل الأعضاء في منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) وأصحاب المصالح المعنيين، وتحدد هذه الرؤية جوانب التغيير المطلوبة داخل المجالين التنظيمي والتشغيلي من أجل تنفيذ نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي بالفعل والذي يتسم بالآتي:

(أ) يركز على العميل؛

(ب) موجه للأفراد؛

(ج) يتم إدارته بأمان؛

(د) آمن؛

هـ) مسؤول بيئياً؛

ز) خاضع لتنظيمات مناسبة.

وذلك يتميز بالآتي:

أ) منهج للعمل؛

ب) أنظمة "إدارة الحركة الجوية" (ATM) المحسنة؛

ج) التعاون والمشاركة.

٣-٢ ومن الهام أن الرؤية العالمية لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) توفر أفكاراً إضافية عن التغييرات المؤسسية والتشغيلية التي يجب أن يستوعبها كل أصحاب المصالح - الحكومة والصناعة على السواء. وتلعب الدول دوراً أساسياً في ضمان وضع إطار السياسة المناسبة وتبني التغييرات التشريعية والتنظيمية الضرورية التي من شأنها أن تؤدي إلى تحقيق نظام ملاحية جوية متناسق وقابل للعمل فيما بينه عالمياً.

٤-٢ يتمثل الهدف، على المستوى التشغيلي، في مساعدة "مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs) على تقديم الخدمات التي تتسم بأنها قابلة للعمل فيما بينها فنياً ومتناسقة إجرائياً وأمنة عالمياً فضلاً عن كونها ميسورة التكلفة. وتبحث منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) عن بيئة تكون فيها غالبية الأنشطة موجهة للأداء، ويقوم فيها مشغل الطائرة بالانتقال بصورة لا مثيل لها بين "مناطق معلومات الطيران" (FIRs)، أو حدود المجال الجوي العمودية أو الأفقية الأخرى. وينبغي ألا يتطلب العمل في هذه البيئة الجديدة إجراءً مدروساً من جانب مستخدمي المجال الجوي حيث إنهم يقومون بنقل حدود المجال الجوي، كما أنه لن يُظهر تغييراً ملحوظاً في: نوعية أو جودة الخدمة المستلمة؛ معايير أداء الاتصالات والملاحية الجوية؛ والممارسات المعيارية المطلوب اتباعها.<sup>٢</sup>

٥-٢ يوجد اليوم عدد متزايد من المبادرات المقدر لها تحقيق ثورة في الطريقة التي سيتم اتباعها في إدارة الحركة الجوية - حيث يجري الآن التخطيط لتحديث نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) في عدد من الدول، ويشمل ذلك برامج مثل "أبحاث إدارة الحركة الجوية في السماء الأوروبية الموحدة" (SESAR) في أوروبا و"نظام النقل الجوي من الجيل التالي" (NextGen) في الولايات المتحدة، بالإضافة إلى المبادرات الإقليمية الأخرى. وسوف تساعد الجهود الحالية لتحديث إدارة الحركة الجوية في تحديد مرحلة تطوير الأنظمة والعمليات في العقود المقبلة، وسوف تؤثر هذه الجهود على "مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ASNPs) في أنحاء العالم. وعلى ذلك، من الهام بدرجة أكبر اليوم أن يتكاتف المجتمع ويتعاون معاً من أجل تحقيق التوافق العالمي وعمليات "إدارة الحركة الجوية" (ATM) سلسلة.

٦-٢ لقد تم إنجاز الكثير في منظمة الإيكاو للعمل نحو تنفيذ نظام ملاحية جوية عالمي. فقد تم التصديق على المفهوم التشغيلي لنظام "إدارة الحركة الجوية" العالمي في مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر في عام ٢٠٠٣ (Doc 9828)، حيث يقدم هذا المفهوم وصفاً لنظام ملاحية جوية عالمي ومتكامل وللطريقة التي ينبغي أن يعمل بها، استناداً إلى المتطلبات التشغيلية المحددة بوضوح. تم بعد ذلك مراجعة خطة الملاحة الجوية العالمية (GANP، الوثيقة 9750 Doc) بالنظر إلى المفهوم التشغيلي وخارطة الصناعة. وتضم هذه الخطة مجموعة قوامها ثلاث وعشرون مبادرة خطة عالمية (GPIs) تقدم

<sup>٢</sup> قامت "مجموعة عمل المجال الجوي السلسل" التابعة لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) بتحديد مواصفات المجال الجوي السلسل وجوانبه التشغيلية (الوثيقة التوجيهية للمجال الجوي السلسل)

إطار أداء عالمي من أجل تنفيذ نظام الملاحة الجوية العالمي، والذي تم تبنيه منذ ذلك الحين بواسطة المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs). كما تم إعداد قدر كبير من مواد التوجيه مع عقد ورش العمل الإقليمية للمساعدة في جهود التنفيذ.

٢-٦-١ مع ذلك، يجب القيام بأكثر من ذلك ويكمن الكثير مما يجب عمله في المجال المؤسسي. إذ أن التقدم في عدد من مبادرات الخطط العالمية الخاصة بخطة الملاحة الجوية العالمية (GANP GPIs) يتطلب اهتمام الدولة لضمان اتخاذ الإجراءات السياسية والتشريعية والتنظيمية المناسبة من أجل تحسين إجراءات المجال الجوي، مثلاً، والتعاون المدني/العسكري والاستخدام المرن للمجال الجوي، وتصميم وإدارة المجال الجوي، إلخ. وبدون هذه الإجراءات من جانب الدولة، فقد لا تتحقق التحسينات الضرورية في تقديم الخدمة. باختصار، لا يمكن تحقيق نظام الملاحة الجوية العالمية.

٢-٧ ولذلك، فقد حان الوقت لكي تتم مراجعة خطة الملاحة الجوية العالمية (GANP) ومبادرات الخطط العالمية التابعة لها مراجعة قوية لضمان اتساقها مع الحقائق الملموسة والعقبات المؤسسية التي يواجهها التنفيذ. ويلزمنا تحسين قدراتنا في التنفيذ. ولكي تظل خطة الملاحة الجوية العالمية (GANP) مناسبة للغرض في توجيه مجتمع الطيران المدني الدولي على مدار السنوات الـ ١٠ المقبلة، فإنها يجب أن تتضمن عملية لتحديد أولويات الإجراءات ومواجهة العقبات الوافقة في طريق التنفيذ.

٢-٨ سيعمل مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر (AN-Conf.12) المزمع انعقاده في نوفمبر/تشرين الثاني من عام ٢٠١٢ على منح مجتمع الطيران المدني الدولي فرصة فريدة لدراسة أهدافه وأغراضه بعناية وتحديد أولويات أنشطة العمل لديه. وقد كان هناك تزايد في نشاط تطوير وتنفيذ الملاحة الجوية، كما أن هناك حاجة كبيرة لتحديد أولويات نشاط برنامج العمل وترشيده في الإيكاو مع توحيد الجهود الإقليمية والعالمية. ويجب أن يظل الهدف عالي المستوى هو إنشاء نظام ملاحة جوية عالمي، وسوف يتطلب ذلك العمل المؤسسي والتغيير التشغيلي. ولذلك، يجب أن يأتي حدث ANConf/12 (مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر) بالقيادات وهيئات اتخاذ القرارات للموافقة على الأهداف والخطوات الملموسة التي يجب اتخاذها على مدار السنوات العشر المقبلة، من جانب الدول والصناعة على حد سواء.

### ٣- الخلاصة

٣-١ يتشارك كل من الدول والصناعة في رؤية مشتركة لنظام ملاحة جوية يتسم بالتكامل والتناسق وقابل للعمل فيما بينه عالمياً، ذلك النظام الذي سيقدم قدرة كافية لتلبية احتياجات النقل الجوي العالمي بطريقة آمنة وفعالة وملائمة بيئياً. وقد تم إنجاز الكثير في منظمة الإيكاو للعمل نحو تنفيذ نظام الملاحة الجوية المذكور. ورغم ذلك، هناك أمور كثيرة يجب القيام:

(أ) ينبغي على الدول ضمان وضع إطار السياسة المناسبة وتبني التغييرات التنظيمية والتشريعية الضرورية التي من شأنها أن تؤدي إلى تحقيق نظام حركة جوية (ATM) عالمي؛

(ب) ينبغي أن تخضع كل من خطة الملاحة الجوية العالمية (GANP) ومبادرات الخطط العالمية (GPIs) الخاصة بها لمراجعة دقيقة لضمان بقاؤها مناسبة للغرض على مدار السنوات العشر المقبلة؛

(ج) وينبغي أن يقوم مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر المزمع انعقاده في نوفمبر/تشرين الثاني من عام ٢٠١٢ بدراسة الأهداف اللازمة لتحقيق نظام ملاحة جوية عالمي بعناية؛ وتحديد أولويات نشاط برنامج العمل وترشيده في الإيكاو، وتوحيد الجهود الإقليمية والعالمية مع المشاركة الكاملة للصناعة.