



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٥ من جدول الأعمال: الملاحة الجوية — دعم التنفيذ

الأولويات والأهداف الإقليمية في مجال الملاحة الجوية (ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي

بينما تحدد الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750 - GANP) التوجه الاستراتيجي لبرنامج العمل الفني للايكاو في مجال الملاحة الجوية، فهي تشكل الأداة التي تسترشد بها المنظمة في أنشطة التخطيط والتنفيذ التي تضطلع بها المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والدول ومقدمو الخدمات والمنتفعون بالمجال الجوي وغيرهم من الجهات المعنية. وفي ٢٩/٥/٢٠١٣، أقر المجلس (١٩٩-٥) الطبعة الرابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية والتي تتضمن الإطار العام الجديد الذي تشكله حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU). وفي الوقت الذي تسجل فيه المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ تحسينات في الأداء الإقليمي من خلال تنفيذ الوحدات ذات الصلة بالحزمة صفر من حزم التحسينات هذه (ASBU Block 0)، فيُعرض في هذه الورقة أسلوب يسمح بترتيب الأولويات ومنهجية محددة لتقديم المساعدة من أجل تحديد الأولويات والأهداف الإقليمية للملاحة الجوية.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية أن تدعو المجلس إلى تكليف المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ بالقيام بما يلي:

- تحديد أولويات وأهداف الملاحة الجوية بحلول مايو/أيار ٢٠١٤، وفقاً للتوصيتين ١/٦ و ١٢/٦ الصادرتين عن مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر؛
- تبادل المبادرات الناجحة فيما بين هذه الهيئات؛
- استخدام مجموعات التفاعل المحددة، عند الاقتضاء، لمعالجة مسألة اتساق خطط الملاحة الجوية في المناطق المجاورة التابعة للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛
- استحداث آلية تنسيق في كل إقليم بين المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران (RASGs) لضمان اتساق الإجراءات وتفاذي تدخل الأعمال.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للسلامة وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهناً بتوافر الموارد في الميزانية البرنامجية العادية لفترة ٢٠١٤-٢٠١٦ و/أو من مساهمات خارج نطاق الميزانية.
المراجع:	Doc 10007، تقرير مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر (٢٠١٢) (AN-Conf/12) Doc 9958، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨/١٠/٢٠١٠) Doc 9883، دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية

١- المقدمة

١-١ آلية المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ: لقد أنشأ المجلس المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) من أجل تخطيط تطوير نظم الملاحة الجوية الإقليمية وهيكلها الأساسية. والمجموعات الإقليمية الست هي: المجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ - APANPIRG؛ والمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية لأفريقيا والمحيط الهندي - APIRG؛ والمجموعة الأوروبية لتخطيط الملاحة الجوية - EANPG؛ والمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الكاريبي وأمريكا الجنوبية - GREPECAS؛ والمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية للشرق الأوسط - MIDANPIRG؛ ومجموعة تخطيط نظم شمال الأطلسي - NAT SPG. وتناقش هذه الورقة مستوى تقدم المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في تحديد الأولويات الإقليمية لإدخال التحسينات على التشغيل وفقاً للأهداف المحددة لنظم الملاحة الجوية.

٢- الأولويات والأهداف الإقليمية للملاحة الجوية

١-٢ ترتيب الأولويات: من أجل التوصل إلى نظام ملاحة جوية متنسق على الصعيد العالمي، أعدت الايكاو الطبعة الرابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية لتوفير إرشادات واضحة لتوجيه الأهداف التشغيلية والتكنولوجيات وآليات الطيران والإجراءات والقواعد واللوائح اللازمة لتحقيقها. ووضعت الخطة العالمية للملاحة الجوية أيضاً إطاراً عاماً لعمليات تكميلية قائمة على الاحتياجات التشغيلية المحددة وعلى كثافة الحركة الجوية بكل إقليم ودولة. ولقد أنجز ذلك من خلال حزم تحسينات منظومة الطيران (ASBUs)، التي تشكل إطاراً توافقياً تستند إليه خطة الملاحة الجوية العالمية المنقحة.

٢-٢ ورغم أن الخطة العالمية للملاحة الجوية تتسم بمنظور عالمي، إلا أن جميع وحدات حزم تحسينات منظومة الطيران قد لا تنطبق على جميع الدول أو الأقاليم. فبعض الوحدات هي ملفات متخصصة يمكن تطبيقها في حالة وجود متطلبات تشغيلية محددة أو فوائد معينة. ولذا، فإن أولويات التنفيذ لتحسينات إدارة الحركة الجوية (ATM) ستتنوع حسب الإقليم حيث أن كل إقليم يتسم ببيئات تشغيلية مختلفة وأحجام مختلفة للحركة الجوية... الخ. ويمكن أن تطبق فرادى الدول والأقاليم عملية ترتيب الأولويات هذه بواسطة المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ. ومن المتوقع ألا تكون هناك حاجة إلا إلى عدد محدود جداً من وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران على المستوى العالمي، ولذا، فقد تكون موضوع قواعد قياسية صادرة عن الايكاو مع مواعيد تنفيذ مقرر. وبالنسبة لوحدات أخرى، ينبغي أن تتبع عملية التنفيذ المنهجية المشتركة التي تسمح بالمرونة في التطبيق غير أنها تضمن في نفس الوقت التشغيل البيئي على الصعيد العالمي. ويحدد الحد الأدنى لحزم التحسينات في منظومة الطيران مجموعة من الاحتياجات التكنولوجية اللازمة لضمان التشغيل البيئي على الصعيد العالمي. وفي هذه الأثناء، ستواصل الايكاو العمل بشأن الإرشادات لتصنيف وحدات حزم التحسينات لتحديد أولويات التنفيذ وتقديم ما يلزم من إرشادات للمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ والدول.

٣-٢ المنهجية: تبدأ عملية التخطيط الإقليمي بتحديد المجالات المتجانسة لإدارة الحركة الجوية والمطارات الدولية وتدفقات الحركة الرئيسية، مسترشدة في ذلك بالخطة العالمية للملاحة الجوية. وينبغي أن يؤدي تحليل البيانات إلى تحديد فرص تحسين الأداء التشغيلي. ويمكن تقييم وحدات حزم التحسينات لمنظومة الطيران لتحديد ماهية أفضل الوحدات التي توفر التحسينات التشغيلية اللازمة. وقد يتعين، بناء على درجة تعقد الوحدة، تنفيذ خطوات تخطيط إضافية تشمل الاحتياجات من التمويل والتدريب. وأخيراً، ستوضع خطط إقليمية لتطبيق الوحدات بواسطة اللجوء إلى التكنولوجيا الداعمة. وهذه عملية تخطيط متكررة قد تقتضي تكرار تطبيق خطوات عديدة إلى حين وضع خطة نهائية لها أهداف إقليمية محددة. وتقتضي منهجية التخطيط هذه المشاركة الكاملة من جانب الدول ومقدمي الخدمات والمنفعين بالمجال الجوي وغيرهم من الجهات المعنية، مع التزام الجميع بالتنفيذ. وسيسر هذا النهج الاستجابة للتوصية ١/٦ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية والتي طُلب بموجبها من الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ ضمان جعل الخطط الإقليمية متنسقة مع الطبعة الرابعة للخطة العالمية للملاحة الجوية بحلول مايو/أيار ٢٠١٤.

٤-٢ اجتماع التنسيق العالمي للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران: عقد هذا الاجتماع التنسيقي العالمي في مونتريال في ١٩/٣/٢٠١٣ وترأسه رئيس مجلس الايكاو. وتمثل الهدف

الرئيسي للاجتماع في تبادل الآراء بشأن مدى استعداد وقدرات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران فيما يخص وضع الأولويات والأهداف وفقاً للصيغة الجديدة من الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية لسلامة الطيران. وتمثل الهدف الثانوي في تبادل المبادرات الناجحة لكل من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران من أجل ضمان تحقيق أفضل تأزر ممكن. وشملت نتائج الاجتماع ما يلي:

- (أ) الاتفاق على وضع أولويات وأهداف إقليمية للملاحة الجوية بحلول مايو/أيار ٢٠١٤ متماشية مع الخطة العالمية للملاحة الجوية وحزم تحسينات منظومة الطيران؛
- (ب) الاتفاق على الحاجة إلى قياس تحسينات الأداء للمساعدة في بيان تأثيرها الإيجابي على البيئة؛
- (ج) اعتماد شكل نموذجي لقياس الأداء الإقليمي وتحديد المجموعة الأولية من المؤشرات والمقاييس للملاحة الجوية؛
- (د) التأكيد على الحاجة إلى آلية تنسيق في كل إقليم بين المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ من أجل ضمان اتساق الإجراءات وتفاذي تداخل الجهود؛
- (هـ) تشجيع تبادل المبادرات الناجحة فيما بينها؛
- (و) تحديد الحاجة إلى التدريب على كيفية تحديد الأولويات في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- (ز) الاتفاق على استخدام مجموعات تفاعل محددة عند الاقتضاء لضمان اتساق خطط الملاحة الجوية في المناطق المتجاورة التابعة للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.

٥-٢ ولقد تقرر عقد هذا الاجتماع التنسيق العالمي للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران في هذا الشكل كل سنتين وبعترم عقد الاجتماع المقبل في ربيع عام ٢٠١٥.

٣- الخلاصة

٣-١ إن حزم التحسينات في منظومة الطيران الواردة في الطبعة الرابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) مصممة لتحقيق الاتساق والتشغيل البيئي بما يؤدي إلى إدخال تحسينات في أساليب توفير خدمات الملاحة الجوية في العالم أجمع. ورغم أن وحدات حزم التحسينات توفر الأساس اللازم لضمان التشغيل البيئي على الصعيد العالمي، ليس المقصود أن تُنفذ جميع الوحدات في كل مكان وفي نفس الوقت. ووفقاً لذلك، يلزم توفير سبل لترتيب الأولويات فيما بين التحسينات التشغيلية من خلال وحدات حزم التحسينات إلى جانب الأهداف المحددة من أجل مساعدة المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والدول في تحديد الوحدات الواجب تنفيذها حسب الظروف والأطر الزمنية الخاصة بها.