



## الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند ٢٧ من جدول الأعمال: سياسة السلامة الجوية

البند ٣٢ من جدول الأعمال: سياسة الملاحة الجوية

### تنسيق التخطيط الاستراتيجي عالمياً

(ورقة مقدمة من جمهورية الدومينيكان)

#### الموجز التنفيذي

إن تقدم الطيران كأساس للتبادل الاقتصادي والنمو الاجتماعي-الثقافي للأمم يعني ضرورة النظر إلى الطرق الشائعة للتكامل بغية تحقيق التناغم والتنمية المستدامة لهذه الصناعة. فالنهج المنطقي يقودنا إلى البحث عن سبل لزيادة قدرة مجالتنا الجوية ومرافقنا وكفاءة عملياتنا، دون إغفال حقيقة أن هدفنا الرئيسي هو مستوى السلامة التشغيلية التي نقدمها. فبعد تحديد الأهداف المشتركة، وترجمتها إلى خطط مناظرة وأدوات محددة مناسبة يتعين بلوغها، يجب علينا التركيز على تحديد وتيرة التنفيذ، وإعطائها الأولوية اللازمة بحيث يمكن بلوغ الهدف بطريقة متناغمة، وفقاً للاحتياجات المحددة والإقليمية للطيران المعولم.

الإجراء: إن الجمعية العمومية مدعوة للقيام بما يلي:

- أ) الموافقة على الطبعة الرابعة من الوثيقة (Doc 9750) - الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، كتوجيه استراتيجي للملاحة الجوية العالمية؛
- ب) الموافقة على الطبعة الأولى من النسخة المنقحة من الوثيقة (Doc 10004) - الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، بحيث تكون بمثابة دليل استراتيجي عالمي للسلامة التشغيلية؛
- ج) تحديد الحاجة إلى إطار للحد الأدنى من الأولويات الإقليمية للأساسيات اللازمة لتنفيذ حزم التحسينات.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين: السلامة وحماية البيئة، والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الآثار المالية:	لا تلزم موارد إضافية.
المراجع:	Doc 10007 - تقرير المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية عام ٢٠١٢ Doc 9958 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠١٠) Doc 9750 - الخطة العالمية للملاحة الجوية (الطبعة الرابعة) Doc 10004 - الخطة العالمية للسلامة الجوية

<sup>1</sup> قدمت جمهورية الدومينيكان النسخة باللغة الإسبانية

## -١- المقدمة

١-١ شهد الطيران المدني العالمي نمواً مطرداً تحدى دورات الركود على مدى العقود الأربعة الماضية. وقد خلق التطوير الأولي للبنية التحتية للمطارات والتوسع اللاحق لخدمات الملاحة الجوية فرص عمل مباشرة، وفرص عمل جديدة، وتحقق بفضل الوصول إلى أسواق بعيدة.

٢-١ من المهم التأكيد على أن الطيران المدني الدولي يؤدي دوراً رئيسياً في التنمية المستدامة للشعوب، وانتقل من كونه نشاطاً يقدم وسيلة للانتقال بين نقطتين إلى كونه حافزاً للنمو الاقتصادي، ومكوناً أساسياً من مكونات التجارة العالمية، وعاملاً من عوامل التمكين في أنشطة مريحة مختلفة.

٣-١ بالنظر إلى التأثير المباشر للطيران المدني على اقتصادات الدول، فإنه يجب تصميم المبادرات الإدارية لهيئات الطيران المدني تصميماً جيداً من أجل تعظيم مساهمتها في كفاءة عمليات الطيران. ولهذا السبب، فإن الجهود المبذولة في مجال الطيران المدني تستحق مراعاة تتجاوز الحدود الوطنية. وفي بيئة العولمة التي نعيش فيها، فلكي يمكن تعظيم الفرص التجارية، يلزم اعتماد مبادرات التخطيط المتكامل في إطار المؤسسات الإقليمية والعالمية التي تعزز الطيران المدني. ويجب أن تصبح هيئات الطيران المدني محوراً وطنياً لتخطيط الطيران، ولتعزيز المبادرات التي من شأنها أن تمكن من تحقيق الأهداف الوطنية مقابل الخلفية الدولية التي تدور فيها أنشطة الطيران.

## -٢- خطط الايكاو العالمية للسلامة والملاحة الجوية

١-٢ عند اضطلاع هيئات الطيران المدني ومقدمي خدمات الملاحة الجوية بالتخطيط الاستراتيجي، يجب عليهم رسم خطوطهم الاستراتيجية مع الأخذ بعين الاعتبار للفرص والتحديات التي تطرحها بيئاتهم. وبالنظر إلى أن أنشطة الطيران المدني تتضمن مكوناً يتجاوز الحدود الوطنية، فإن منظمة الايكاو هي السلطة التي تملك زمام الدور القيادي لوضع المبادئ التوجيهية من أجل ضمان أن التآزر بين الكثير من النظم والنظم الفرعية المرتبطة بالطيران يعني أنه يمكنها أن تخدم أغراض كل منها بطريقة متناغمة.

٢-٢ وبالمثل، فإن التقدم المحرز على مستوى الدولة يمكن تكييفه بصورة شاملة لتنمية كل منطقة وفقاً لتوقعاتها، ويجب على الدول أن تدعم بشكل استباقي التخطيط الإقليمي الذي يتم في إطار الفرق الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، التي تساهم بأفكارها لاستكمال مختلف الخطط الإقليمية للطيران المدني، وإبداء الآراء والتعليقات بشأن مبادرات دولتها إلى جانب مبادرات الفرق الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، وقرارات الفرق الإقليمية للسلامة الجوية.

٣-٢ من أجل ضمان التكاليف فيما بين نمو حركة المرور، والسلامة التشغيلية، وتحديث البنية الأساسية للملاحة الجوية، فقد طورت الايكاو استراتيجية نظامية تسمى "حزم التحسينات"، التي تربط التقدم في مختلف المجالات مع هياكل يكمل بعضها بعضاً. الأمر الذي سيمكن الدول وأصحاب المصلحة من ضمان النمو المستدام للعمليات في بيئة آمنة وفعالة ورشيده، وهو ما تنتشده المجتمعات. فحزم التحسينات ومختلف وحداتها تمثل نهجاً عملياً ومرناً من أجل تحديد وتطوير أنظمة الطيران المدني في الدول. وهي أداة توفر اليقين في التخطيط والتنسيق في مجال الاستثمار لاتخاذ القرارات الاستراتيجية.

### ٣- التحليل

#### ١-٣ الخطة العالمية للملاحة الجوية (الوثيقة - Doc 9750)

١-٣-١ في ٢٩ أيار/مايو ٢٠١٣، اعتمد المجلس (C-DEC 199/5) الطبعة الرابعة من وثيقة الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي بالإضافة إلى أنها تحدد التوجيه الاستراتيجي لبرنامج العمل التقني للايكافو في مجال الملاحة الجوية العالمية، فإنها تعد أيضاً بمثابة توجيهات للدول، ووفق التخطيط والتنفيذ الإقليمية، ومقدمي الخدمات، ومستخدمي المجالات الجوية والجهات المعنية في أوساط الصناعة.

١-٣-٢ إن جمهورية الدومينيكان ترحب بتنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، على النحو المقترح، نظراً لأنها تجلب اليقين في الاستثمار وتحقق نهجاً متناهماً، لكي يتسنى للدول إدراج التحسينات التي تدمج مختلف نظم الملاحة الجوية بطريقة مستدامة، بما يتناسب مع مستوى تميزها.

١-٣-٣ وفي هذا الصدد، ينبغي أن يؤخذ في الاعتبار أن الدول لها دائماً سلطة اتخاذ القرار بشكل مستقل فيما يتعلق باستثماراتها، وأن أي تحول إلى نظم جديدة يجب تحليله بشكل سليم من أجل ضمان أن مختلف المشغلين الجويين يمكنهم الاستفادة من تنفيذ التقنية الجديدة. وهذا هو السبب في الأهمية البالغة للوزن الإقليمي، لكي يمكن بذل الاستثمارات ذات الصلة، من منطلق أن التحسن في نظم الملاحة الجوية لن يجلب فقط منافع اقتصادية لكل أصحاب المصلحة المعنيين، وإنما سيقدم أيضاً مساهمة كبيرة في تحسين مستويات السلامة التشغيلية.

١-٣-٤ ومع ذلك، فحيث إن حزم التحسينات هي الأداة لتنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، فمن المهم موازنة القوى من أجل منع المرونة المخطط لها من أن تصبح عقبة أمام التناغم المطلوب، إذا لم يتم تأسيس الإطار المشترك للحد الأدنى، المصنف كأساسيات وفقاً لمقياس تحديد الأولويات المقترحة. ومن المهم أيضاً لهذا الحد الأدنى أن يتحلى بوتيرة تنفيذ إقليمية ذات صلة.

#### ٢-٣ الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة - Doc 10004)

١-٢-٣ في ٣٠ تموز/يوليو ٢٠١٣، اعتمد المجلس الطبعة الأولى من وثيقة الخطة العالمية للسلامة الجوية. التي بالإضافة إلى كونها تشكل التوجيه الاستراتيجي لبرنامج العمل التقني للايكافو في مجال السلامة التشغيلية، فإنها تعد أيضاً بمثابة دليل لأنشطة التخطيط والتنفيذ التي تضطلع بها الفرق الإقليمية للسلامة الجوية، والدول، وأوساط الصناعة.

٢-٢-٣ إن جمهورية الدومينيكان تستصوب تنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية، على أساس أن هذه الخطة ستكون بمثابة دليل أساسي للانتقال إلى نظم المراقبة على أساس أداء السلامة التشغيلية. ومن المهم أن يأخذ هذا النهج في الاعتبار قدرة كل دولة على تنفيذ كل مرحلة من مراحل التنمية، وضمان المراقبة المناسبة في عمليات الطيران بما يتماشى مع ظروفها الخاصة. وينبغي للانتقال إلى نماذج جديدة أن يأخذ في الاعتبار حاجة العديد من الدول للحفاظ على أنظمتها التوجيهية للمراقبة، و/أو مدى سهولة القيام بذلك، لضمان الحفاظ على مستويات السلامة التشغيلية الحالية، والعمل على تحسينها، وعدم المساس بها تحت أي ظرف من الظروف.

٣-٣ تهدف جمهورية الدومينيكان إلى تنسيق تخطيطها الاستراتيجي في مجال الطيران المدني مع مبادرات حزم التحسينات التي تم إدخالها في كل من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، مع الأخذ كمرجع للمساهمة المتوقعة للنشاط المعني بتحقيق الرؤية طويلة الأجل للأمة، كما هو موضح في القانون رقم ١٢-١، الذي يحدد استراتيجية التنمية الوطنية حتى عام ٢٠٣٠. ومن أجل تحقيق هذا الهدف، فإن معهد الدومينيكان للطيران المدني، وهيئة الطيران المدني لجمهورية الدومينيكان، يعملان على تطوير عنصر واحد من تخطيطها الاستراتيجي، الذي سينتج عنه خطط الدولة لتطوير الملاحة الجوية والسلامة التشغيلية، التي يمكنها أن تجعل التوقعات العالمية للايكوا حقيقة واقعة بإقرارها من الفرق الإقليمية.

#### ٤- الخلاصة والاستنتاجات

١-٤ إن الدعم المقدم من الدول في كل إقليم للمقترحات التي وضعتها الايكوا هو شهادة على العمل الجاد الذي تم الاضطلاع به في سبيل تنسيق هذه الصناعة وتحقيق التنمية المستدامة المنشودة. ولذلك فمن المتوقع إحراز نتائج مماثلة من تنفيذ كل من الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال حزم التحسينات.

٢-٤ إن مسؤوليتنا هي التنسيق على المستوى الإقليمي، ضمن إطار مشترك من الأولويات المناسبة لاحتياجاتنا وظروفنا الخاصة. لذلك، فإن الجمعية العمومية مدعوة للقيام بما يلي:

أ) الموافقة على الطبعة الرابعة من الوثيقة (Doc 9750) - الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، كتوجيه استراتيجي للملاحة الجوية العالمية؛

ب) الموافقة على الطبعة الأولى من النسخة المنقحة من الوثيقة (Doc 10004) - الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، بحيث تكون بمثابة دليل استراتيجي عالمي للسلامة التشغيلية؛

ج) تحديد الحاجة إلى إطار للحد الأدنى من الأولويات الإقليمية للأساسيات اللازمة لتنفيذ حزم التحسينات.

- انتهى -