



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند ٢٨ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

اتساق الجهود العالمية والإقليمية والوطنية من أجل تحديث إدارة الحركة الجوية

(ورقة مقدّمة من قبل سنغافورة، وشارك في رعايتها كل من اليابان وناورو وبالاو وتايلندا وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO))

الموجز التنفيذي

توفر الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) الاستراتيجية العالمية في المستويات الفنية والتشغيلية التي تستند إليها سياسات وممارسات الإيكاو الخاصة بالملاحة الجوية حسبما وردت في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢. وتشكل الخطة العالمية للملاحة الجوية أساساً لنهج مخصص للاحتياجات وقائم على الأداء من أجل تحديث إدارة الحركة الجوية في الوقت الذي يضمن فيه التشغيل البيئي على الصعيد العالمي. وتتص الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية على إطار اللبنة الأساسية (BBB)، وعملية إدارة التغيير وهيكل متعدد الطبقات يضم استراتيجية عالمية وطبقات فنية عالمية وطبقات إقليمية ووطنية. ولقد صُممت طبعة الخطة العالمية للملاحة الجوية هذه من أجل خدمة مختلف الجهات المعنية وتوحيد الجهود الإقليمية والوطنية في مجال تخطيط وتنفيذ مبادرات إدارة الحركة الجوية وتوفير خطوات عملية يمكن تطبيقها على المستويات الإقليمية والوطنية من أجل إنجاز المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (GATMOC, Doc 9854). وسيقوم مجلس الإيكاو بتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢ من أجل إدراج الخطة العالمية للملاحة الجوية في السياسات العامة وتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢ لكي يضم الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة للقيام بما يلي:

- أ) اعتماد الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، ذات الهيكل المتعدد الطبقات ودعمها بواسطة قيام مجلس الإيكاو بتنقيح قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢ (تحديث وارد بورقة العمل A40-WP/24: استراتيجية شاملة للملاحة الجوية: إقرار الخطة العالمية للملاحة الجوية)؛
- ب) دعم إدراج الخطة العالمية للملاحة الجوية بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢ بصيغته التي نفعها مجلس الإيكاو والواردة في ورقة العمل A40-WP/3، توصيات بشأن تحديث قرار؛
- ج) حثّ الإيكاو والدول الأعضاء والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) على تطبيق الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية على المستويات الإقليمية والوطنية، بما في ذلك إعداد وتنسيق الخطط الإقليمية والوطنية للملاحة الجوية مع الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

<p>د) حث الدول الأعضاء على تخطيط وإعداد وتنفيذ أنشطة، بواسطة عملية تعاونية لاتخاذ القرارات، من أجل إذكاء الوعي بشأن المفاهيم الرئيسية لإدارة الحركة الجوية وحث مكاتب الإيكاو الإقليمية والمجموعات الإقليمية التابعة لها المعنية بالتخطيط والتنفيذ على تيسير وتنسيق هذه الأنشطة من أجل أعمال الاتساق والتوافق على الصعيد الإقليمي مع الخطة العالمية للملاحة الجوية.</p>	
<p>ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.</p>	<p>الأهداف الاستراتيجية:</p>
<p>ينبغي أن تتكفل الدول كل على حدة ومكاتب الإيكاو العالمية والإقليمية بتنفيذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة، وذلك رهناً بالموارد المتوفرة في ميزانية البرنامج العادي ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من مساهمات من خارج الميزانية.</p>	<p>الأثار المالية:</p>
<p>Doc 9854، "المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية"، الطبعة الأولى Doc 9750، "الخطة العالمية للملاحة الجوية"، الطبعة الخامسة قرار الجمعية العمومية رقم ٣٥-١٥، "بيان موحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتعلقة بنظام عالمي لإدارة الحركة الجوية وينظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية قرار الجمعية العمومية رقم ٣٨-١٢، "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية" قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١٢، "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية"</p>	<p>المراجع:</p>

١ - المقدمة

١-١ تشكل "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP, Doc 9750) وسيلة أساسية لتوفير التوجيه الاستراتيجي من أجل تطور النظام العالمي للملاحة الجوية. وتطبق الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية هيكل يتسم بطبقات متعددة من أجل تحديث إدارة الحركة الجوية والتشغيل البيئي على الصعيد العالمي. وهو يشمل إطاراً للأداء وتفصيلاً للمفاهيم المناسبة الخاصة بإدارة الحركة الجوية والقائمة على حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)، وأداة تعريف للتحسينات الممكنة القائمة على التحديات التشغيلية ورصد الأداء التشغيلي وإعمال إطار اللبنة الأساسية (BBB) من أجل ضمان اتساق الخطة العالمية للملاحة الجوية مع "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب". وهذه الطبعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية متوفرة كأداة تفاعلية من أجل توحيد الجهود المتضافرة في الأقاليم والدول في إطار هيكل متعدد الطبقات يشمل جهات معنية مختلفة ذات أدوار وعمليات مختلفة من أجل تحسين تحفيز عملية تطوير النظام العالمي للملاحة الجوية.

٢-١ وتعتبر الخطة العالمية الجديدة للملاحة الجوية جهداً جماعياً من جهود الفريق العالمي للرؤية المتعددة التخصصات (GMVT) وفرقة مشروعات فريق خبراء حزم التحسينات في منظومة الطيران (PPT). وتوفر عملية اعتماد الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية في دورة الجمعية العمومية هذه التابعة للإيكاو وتطوير الخطط الإقليمية والوطنية للملاحة الجوية فيما بعد فرصة سانحة في الوقت المناسب من أجل استعراض وإعداد نهج شامل بتعزيز نظام الملاحة الجوية. وستدرج الخطة العالمية الجديدة للملاحة الجوية في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢ (أنظر ورقة العمل A40-WP/3) والذي قام مجلس الإيكاو بتحديثه. وهي تدعم قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٥ الذي يطالب الدول الأعضاء والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ ومكاتب الإيكاو الإقليمية وقطاع الطيران بالتعاون من أجل التصدي للتحديات الناجمة عن الحركة الجوية المتنامية.

٢- أدوار الهيئة الإقليمية والوطنية فيما يتعلق بالخطة العالمية للملاحة الجوية

١-٢ يناشد قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢ الدول الأعضاء والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران أن تستخدم الخطة العالمية للملاحة الجوية كإرشاد من أجل التعاون في إعداد أنشطة التخطيط والتنفيذ الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية من أجل إدارة حركة جوية قائمة على أولويات وأهداف معدة بصورة مشتركة من أجل تلبية الأهداف المتسقة على الصعيد العالمي. وتدعم الخطة العالمية للملاحة الجوية الرؤية الواردة في المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (GATMOC) والذي يعرض الكيفية التي يتعين بموجبها تشغيل نظام الحركة الجوية الناشئ والمقبل مما يوفر إطاراً مشتركاً لتخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. ومن ثم فإن مكاتب الإيكاو الإقليمية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ المعنية قادرة على تيسير تخطيط الأنشطة وتنفيذها فيما بعد على المستويات الإقليمية والوطنية.

تيسير التخطيط الاستراتيجي الإقليمي

٢-٢ تزود الخطة العالمية للملاحة الجوية الجهات المعنية بعملية شاملة من أجل إنجاز رؤية المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية من خلال إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران. وفي نفس الوقت، فإن النطاق الشامل لجميع الجوانب ومستوى تقسيم عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران يقتضي التعاون والتنسيق ضمن الجهات المعنية كل على حدة في الإقليم من أجل اتساق الأولويات واعتماد هذه العناصر بطريقة عملية وفعالة من حيث التكلفة وذلك باستخدام نهج قائم على الأداء من أجل تحديث مجمل نظام إدارة الحركة الجوية لضمان التشغيل البيئي للنظم ولدى الجهات المعنية.

٣-٢ وتشكل الخطط الإقليمية للملاحة الجوية (RANPs) نقاط تضافر لأوساط الطيران الإقليمية من أجل تحديد استراتيجية تحديث مشتركة لإدارة الحركة الجوية قائمة على إطار الخطة العالمية للملاحة الجوية. ومن المنتظر أن تشكل الخطط الإقليمية للملاحة الجوية أساساً لأنشطة تحديث إدارة الحركة الجوية ومبادراتها التي يجب إضفاء الأولوية عليها وتخطيطها وإعدادها. وسيتعين إجراء استعراض في الوقت المناسب للخطط الإقليمية للملاحة الجوية ولبرنامج عمل مشترك للجنة الملاحة الجوية وأفرقة خبرائها الفنية فور اعتماد الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية. وعند اعتماد برنامج عمل مشترك، ستقوم حينئذ المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ ومجموعاتها الفرعية بضمان أن تكون خططها الإقليمية للملاحة الجوية وإرشاداتها المعنية وثائق مكتملة للخطة العالمية للملاحة الجوية ومتسقة معها. وعلاوة على ذلك فإن مضي الإيكاو في إعداد نماذج للخطط الإقليمية للملاحة الجوية، سيما بالنسبة للمجلد الثالث الذي يعرض أهداف استراتيجية إقليمية متسقة مع الخطة العالمية للملاحة الجوية، من أجل ضمان إعداد خطط إقليمية للملاحة الجوية بطريقة متسقة وثابتة في جميع الأقاليم ينبغي أن تستخدمها المكاتب الإقليمية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في استعراض وإعداد الخطط الإقليمية للملاحة الجوية في المستقبل.

٤-٢ ولقد اضطلعت المكاتب الإقليمية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ بأدوار حاسمة لتحديد الجهات الداعمة الرئيسية من أجل دعم إضفاء الدول الأولوية على التنفيذ. وفي حالة العمليات القائمة على المسار (TBO)، يمكن للمكاتب الإقليمية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تساعد في تحديد تنفيذ العناصر الهامة لحزم التحسينات في منظومة الطيران مثل إدارة الوصول والمغادرة (RSEQ-B0/1 و RSEQ-B0/2) بالنسبة للإدارة القائمة على الوقت (TBO-B0/1) وتبادل البيانات التلقائي بين المرافق وخدمة (FICE-B0/1 و FICE-B2/2) بالنسبة لتزامن المسارات قبل المغادرة (TBO-B2/1). ومن ثم فإن توضيح المفاهيم التشغيلية وتحديد العلاقات والتبعيات الشاملة بواسطة المكاتب الإقليمية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ سيكون أمراً بنّاءاً بالنسبة للتمكن من إنجاز المفاهيم المعقدة لإدارة الحركة الجوية وفق أطر أداء واضحة.

٥-٢ ويمكن لمكاتب الإيكاو الإقليمية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تضطلع أيضاً بأدوار استباقية لدعم وتنسيق عمليات التنفيذ التي تقوم بها الدول بواسطة توفير المساعدة الفنية والحصول على الموارد الضرورية. ويوفر التنفيذ المخطط لمفهوم إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM) لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ صورة جيدة في هذا الشأن. ويُعتبر نظام SWIM داعماً هاماً في مجال تحديث إدارة الحركة الجوية والسماح بسهولة تدفق المعلومات فيما بين الجهات المعنية. ومع ذلك فإن تنفيذ نظام SWIM هو عملية متعددة الأوجه وتقضي تنفيذاً متسقاً في دول عديدة من أجل تحقيق نتائج ملموسة. ومن الناحية الجماعية فقد شرعت سنغافورة وتايلندا، وبدعم من الولايات المتحدة وإتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا)، في تنفيذ نظام SWIM في مشروع إرشادي تابع لرابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) من أجل تعريف إقليم جنوب شرق آسيا والمحيط الهادئ بالمفاهيم التشغيلية وفوائد نظام SWIM. وسيوفر نظام SWIM في العملية الإرشادية الخاصة برابطة أمم جنوب شرق آسيا والتي من المنتظر إجراؤها في نوفمبر ٢٠١٩ فهماً أفضل لنظام SWIM وستؤدي نتيجة الدعم الجاد من قبل مكتب الإيكاو لإقليم آسيا والمحيط الهادئ، إلى تشجيع زيادة الإهتمام بالإقليم للمضي في التعاون في مجال هذه المبادرة.

دعم التنفيذ الوطني

٦-٢ ونظراً لاتساق طموحات وأهداف الأداء الإقليمي لخطط الإيكاو الإقليمية للملاحة الجوية، ستتمكن دول الأقاليم من إعداد واتساق خططها الوطنية للملاحة الجوية، والتي تشكل أجزاء حاسمة لأساس الخطط الإقليمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية. وينبغي للخطط الوطنية للملاحة الجوية أن تحدد الأولويات فضلاً عن أنشطة التنفيذ وينبغي إعدادها مع الجهات المعنية من أجل تحقيق الرؤية المشتركة للمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.

٧-٢ وبإمكان المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تدعم الدول فيما يتعلق بإشراك قطاع الطيران مثل إتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والإتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، وبواسطة تتبع التقدم المحرز في عملية التنفيذ وتحسين الأداء من أجل توفير نظرة شاملة للتقدم المحرز في التنفيذ وفقاً للخطط الإقليمية للملاحة الجوية بالإقليم ككل. وفي نفس الوقت فإن تقاسم الدول الواضح بشأن التحديات التشغيلية وإذكاء الوعي بطريقة منسقة بشأن المفاهيم التشغيلية ذات الصلة والعناصر المرتبطة بها لحزم التحسينات في منظومة الطيران سيساعد في التوصل إلى توافق في الآراء بشأن الأولويات الإقليمية.

٣- الخلاصة

١-٣ إن الخطة العالمية للملاحة الجوية هي وثيقة الإيكاو الموثوقة لدعم السياسات والممارسات العالمية للملاحة الجوية المنصوص عليها في قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢، والتي تنص على خارطة طريق قابلة للتنفيذ من أجل العمليات الفعلية لتحقيق رؤية المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. ويقضي تحقيق نظام عالمي للملاحة الجوية وقابل للتشغيل البيئي من مختلف الجهات المعنية بالطيران العمل بالاتساق مع الرؤية المشتركة وبناءً على إطار زمني مماثل. ورغم أن المستويات الاستراتيجية والفنية العالمية للخطة العالمية للملاحة الجوية توفر خارطة الطريق هذه، يلزم توفير الدعم الفعال على المستويات الإقليمية والوطنية بشكل حاسم من أجل دعم تنفيذ خططها الخاصة بالملاحة الجوية للوفاء بمتطلبات نظام الملاحة العالمي في المستقبل.