



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٦/٨/٢٠٢٤ إلى ٦/٩/٢٠٢٤

البند ١ من جدول الأعمال: أحدث المعلومات عن خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ والتخطيط الاستراتيجي
الطويل الأجل

المواءمة الاستراتيجية للخطط العالمية من أجل تحسين الأداء البند ٢-١:

العمل على تحسين المواءمة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية (ورقة مقدمة من الأمانة)

الموجز التنفيذي

توفّر الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) إلى جانب الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750) الأطر التي يتم فيها وضع وتنفيذ الخطط الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية، مما يكفل اتساق ومواءمة وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين سلامة الطيران المدني الدولي وسعته وكفاءته. وتتسم الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية بطابع متكامل، ويمكن تعزيز مواءمتهما من خلال سلسلة من التوصيات المنبثقة عن أفرقة الخبراء المعنية. وتقدّم ورقة العمل هذه التوصيات المستندة إلى الأعمال التي اضطلعت بها فرقة العمل المعنية بالخطط العالمية، فضلا عن الإجراءات اللاحقة التي اتخذتها مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية ومجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للملاحة الجوية بالتنسيق مع الأمانة العامة للإيكاو، كجزء من مراجعة الخطتين العالميتين، قبل انعقاد الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية ١-٢/٢ العمل من أجل تعزيز المواءمة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية الواردة في الفقرة ٤.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالأهداف الاستراتيجية للسلامة وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها
الأثار المالية:	الأثار بالنسبة لأوساط الطيران: طفيفة، حيث إن المقترحات الواردة في ورقة العمل هذه تتعلق بتحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية من قبل الأمانة. الأثار بالنسبة إلى الإيكاو (بالمقارنة مع المستويات الحالية للموارد المتوقعة في ميزانية البرنامج العادي): يمكن استيعاب الموارد اللازمة للتنفيذ في إطار الميزانية العادية الحالية.

المراجع:	الوثيقة Doc 9750، "الخطة العالمية للملاحة الجوية" الوثيقة Doc 10004، "الخطة العالمية للسلامة الجوية" الوثيقة Doc 10160، "المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا. مونتريال من ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١. تقرير" الوثيقة Doc 10184، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٧/١٠/٢٠٢٢)" الوثيقة Doc 10186، الجمعية العمومية، الدورة الحادية والأربعون، مونتريال، ٢٧/٩/٢٠٢٢ - ٧/١٠/٢٠٢٢. تقرير اللجنة الفنية"
----------	--

١- المقدمة

١-١ يتضمّن قرار الجمعية العمومية ٤١-٦: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية" إقراراً بأهمية الأطر العالمية والخطط الإقليمية والوطنية لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية. وتوفّر الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) إلى جانب الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750) الأطر العامة التي يتم فيها وضع وتنفيذ الخطط الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية، مما يكفل اتساق ومواءمة وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين سلامة الطيران المدني الدولي وسعته وكفاءته. وتمشيا مع قرار الجمعية العمومية ٤١-٦، تواظب الإيكاو على تحديث خطة السلامة الجوية وخطة الملاحة الجوية لدعم أهداف المنظمة الاستراتيجية ذات الصلة.

٢-١ وتكمّل الخطة العالمية للسلامة الجوية الخطة العالمية للملاحة الجوية من خلال تزويد الدول والقطاع بالأدوات اللازمة لتنفيذ نهج لإدارة السلامة عبر برامج السلامة الوطنية (SSP) ونظم إدارة السلامة. وتدعم الخطة العالمية للملاحة الجوية، من خلال تطوير النظام الوارد وصفه في خارطة الطريق المفاهيمية والتحسينات التشغيلية المفصلة في الأطر الفنية، الأهداف التي تتضمنها الخطة العالمية للسلامة الجوية عبر تعزيز سلامة منظومة الملاحة الجوية كما ينعكس ذلك في طموحات الأداء.

٢- المناقشة

١-٢ في ديسمبر ٢٠٢٢، بدأت مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-SG) عملية استعراض الخطة لإعداد طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ منها بغرض تقديمها للموافقة عليها أثناء الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٥. وكجزء من عملية التحديث، استعرضت مجموعة الدراسة التوصيات المفتوحة الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (HLCC 2021) وعن الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية والمتعلقة بالخطة العالمية للسلامة الجوية والمواد الإرشادية الداعمة.

٢-٢ واستعرضت مجموعة الدراسة التوصيات الواردة في ورقات العمل المذكورة أعلاه، والتي دعا عدد منها الإيكاو إلى مواصلة تحسين المواءمة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية. وخلصت مجموعة الدراسة إلى أنّ هذه التوصيات لا يمكن معالجتها من قبل مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية وحدها - بل تتطلب أيضا الخبرة والآراء من مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للملاحة الجوية.

٣-٢ وفي يناير ٢٠٢٣، شكّلت الأمانة العامة فرقة العمل المعنية بالخطط العالمية (GPTF)، وهي مجموعة مخصصة مشتركة تتألف من عدد محدود من الأعضاء من مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية ومجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للملاحة الجوية. وكان هدف فرقة العمل وولايتها هو استعراض جميع التوصيات المفتوحة والمشاركة بشأن خطتي السلامة الجوية والملاحة الجوية المنبثقة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا وعن الدورة

الحادية والأربعين للجمعية العمومية، والعودة إلى مجموعة الدراسة المعنية بالخطّة العالمية للسلامة الجوية ومجموعة الدراسة المعنية بالخطّة العالمية للملاحة الجوية بمقترحات تُدرج في الخطّتين المعنيتين.

٢-٤ وعقدت فرقة العمل اجتماعها الافتراضي الأول في فبراير ٢٠٢٣ وأجرت ما مجموعه تسعة اجتماعات افتراضية، وأنهت أعمالها في ديسمبر ٢٠٢٣. وكخطوة أولى، أجرت فرقة العمل استعراضاً لجميع التوصيات المفتوحة بشأن مواءمة الخطط العالمية، مشيرةً إلى الغرض من كل توصية ومستوى التفاصيل التي تناولتها في كل خطة من الخطط العالمية. ثم قامت بعملية مسح لخطّتي السلامة الجوية والملاحة الجوية لتقييم الترابط بينهما؛ وتحديد العلاقة بين الخطّتين على مختلف المستويات (بما في ذلك الإقليمية والوطنية)؛ وتقييم وجود العناصر الرئيسية في كلتا الخطّتين العالميتين (مثل الرؤية والرسالة والأدوار والمسؤوليات)؛ وتحليل الجوانب التي تغطيها كل خطة (مثل معرفة المسائل الهامة وتحديد الأهداف والإجراءات لتحقيق النتائج)؛ واستعراض المصطلحات والمفاهيم المقدمة في كل خطة، بما في ذلك أوجه التشابه والاختلاف. ومكّنت عملية المسح فرقة العمل من تحديد سلسلة من البنود التي ينبغي معالجتها لرفع مستوى المواءمة بين الخطّتين العالميتين. كما مكّنت فرقة العمل من القضاء على بعض العوامل التي يُنظر إليها على أنها تؤدي إلى نتائج عكسية لجهود المواءمة.

٣- توصيات فرقة العمل المعنية بالخطط العالمية وإجراءات المتابعة

٣-١ استناداً إلى أعمال فرقة العمل المعنية بالخطط العالمية، تم إعداد ما مجموعه خمس توصيات وتناولها في مجموعات الخبراء التابعة للإيكاو، ولا سيما مجموعة الدراسة المعنية بالخطّة العالمية للسلامة الجوية ومجموعة الدراسة المعنية بالخطّة العالمية للملاحة الجوية. وكانت كل توصية مشفوعة بمسوّغات (تقدم تعليل التوصية والقصد منها)؛ والإجراء المقترح (مع مهام محدّدة، أو إشارات إلى محتوى خطّتي السلامة الجوية والملاحة الجوية)؛ والجهة المسؤولة (مجموعة الخبراء أو المجموعة الفرعية التي ستفعل التوصية)؛ وورقة العمل المحدّدة (من المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا أو الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية)، والتي سيتم تناول توصيتها من خلال تفعيل الاقتراح.

٣-٢ وفيما يلي التوصيات:

- (أ) تحديد الروابط بين الخطط وطبيعتها التكميلية من خلال إطار أداء مشترك لجميع الخطط العالمية، يحتوي على مجموعة شاملة من المؤشرات؛
- (ب) مراجعة أدوار ومسؤوليات الجهات المعنية الرئيسية في مجال الطيران والإيكاو، الواردة في كلتا الخطّتين؛
- (ج) مراجعة عملية وضع الخطط العالمية، لتوضيح المدخلات في تطوير كلتا الخطّتين، فضلاً عن كيفية مساهمة الخطط في برنامج عمل الإيكاو (مثل وضع الأحكام؛ ومعالجة مسألة الوافدين الجدد/التكنولوجيا الجديدة)؛
- (د) تحديد مختلف نطاقات العمل (أي أنواع العمليات التي يتم تناولها) والأجل الزمني (أي التاريخ المستهدف النهائي) في كل خطة عالمية؛
- (هـ) النظر في ضرورة اتباع نهج متكامل وتعاوني لإدارة مختلف أنواع المخاطر المحدقة بالطيران في الخطط العالمية، مع التركيز بشكل خاص على العلاقة بين المخاطر من مجال معيّن (مثل الأمن) والأهداف في مجال آخر (مثل السلامة).

٣-٣ واستعرضت مجموعتا الدراسة المعنيتان بخطّتي السلامة الجوية والملاحة الجوية مختلف التوصيات واقترحتا ما يلي بالنسبة للطبعات القادمة من الخطّتين:

١-٣-٣ إطار الأداء المشترك. فيما يتعلق بالتوصية الخاصة بتحديد الروابط بين الخطط وطبيعتها التكميلية من خلال إطار أداء مشترك لجميع الخطط العالمية، اتفقت مجموعتنا الدراسية على ضرورة إحالة جميع الجوانب المتعلقة بـ "السلامة" الواردة في كتالوج أهداف أداء الخطة العالمية للملاحة الجوية (<https://www4.icao.int/ganportal/ASBU/PerformanceObjective>) إلى الخطة العالمية للسلامة الجوية وإزالتها من خطة الملاحة نفسها. ويشمل ذلك مجال الأداء الرئيسي الخاص بالسلامة (KPA 20) وجميع مؤشرات الأداء الرئيسية ذات الصلة، بما في ذلك تلك التي تتناول فئات الوقائع العالمية العالية المخاطر المشار إليها في خطة السلامة. وتعتبر هذه خطوة أولى وسيتم دمجها في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من خطة السلامة الجوية والطبعة الثامنة من خطة الملاحة الجوية. وعلى المدى الطويل، بالنسبة لطبعة ٢٠٢٩-٢٠٣١ من خطة السلامة والطبعة التاسعة من خطة الملاحة، يمكن لمجموعتي الدراسة استكشاف دمج جميع المؤشرات (من كلتا الخطين) في إطار واحد. وبالإضافة إلى ذلك، وباتباع نفس المنطق المقدم فيما يتعلق بمجال الأداء الرئيسي KPA 20، اقترحت مجموعتنا الدراسية إزالة الهدف ٦ الحالي من خطة السلامة الجوية، الذي يركز على الحاجة إلى بنية تحتية مناسبة لدعم العمليات المتسمة بالسلامة من طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من GASP إذ يتم تناوله من خلال خطة الملاحة الجوية.

٢-٣-٣ الأدوار والمسؤوليات. فيما يتعلق بالتوصية الداعية إلى مراجعة أدوار ومسؤوليات الجهات المعنية الرئيسية في مجال الطيران والإيكاو، الواردة في كلتا الخطين، فيما يخص تخطيط الطيران، اتفقت مجموعتنا الدراسية على أن طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، والمواد الإرشادية ذات الصلة، ينبغي أن تشمل الصناعات التقليدية والناشئة كجهات معنية، على النحو المنصوص عليه في الخطة العالمية للملاحة الجوية. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي تعديل النص الوارد في كلتا الخطين ليشمل دور الإيكاو في تعزيز التعاون بين الخطين العالميتين وأفرقة الخبراء التابعة لكل منهما.

٣-٣-٣ عملية وضع الخطط العالمية. فيما يتعلق بالتوصية بمراجعة عملية وضع الخطط العالمية، بما في ذلك إدارة التغيير، اتفقت مجموعتنا الدراسية على وضع هيكل تنظيمي جديد يصور العملية، ويكون كما يلي:

(أ) يشمل العلاقة مع أفرقة الخبراء الأخرى التابعة للإيكاو، كجزء من عملية وضع الخطط العالمية لتتقيحها؛
(ب) يوضح المنهجية المستخدمة في إعداد الخطة العالمية للسلامة الجوية (انظر ورقة العمل AN-Conf/14-WP/8 بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية)، والمنهجيات المماثلة المستخدمة لمراجعة الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

(ج) يعرض المصادر المتعددة للبيانات والمعلومات (مثل إحصاءات الحوادث)، وكيفية الاستفادة منها في عملية التقييم العامة؛

(د) يتضمن الاعتبارات المتعلقة بالقضايا الناشئة في عملية مراجعة الخطة العالمية للسلامة الجوية، بما يتماشى مع الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٤-٣-٣ النطاق والأجل الزمني. فيما يتعلق بالتوصية بتحديد النطاقات والأجل الزمني لكل خطة عالمية، اتفقت مجموعتنا الدراسية على ضرورة الحفاظ على الأجل الزمني للخطة العالمية للسلامة الجوية لعام ٢٠٣٠ حتى طبعة ٢٠٢٩-٢٠٣١، وفي ذلك الوقت يمكن أن تنتقل إلى الفترة التالية حتى عام ٢٠٤٠، بما يتماشى مع الخطة العالمية للملاحة الجوية. وسيتم إدراج نطاق خطة السلامة الجوية (الذي يشمل العمليات التجارية) في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ وسيشجع على جمع البيانات من الدول والأقاليم لإتاحة توسيع نطاقها مستقبلاً (على سبيل المثال، عمليات طائرات الهليكوبتر، ونظم الطائرات الموجهة عن بعد، وما إلى ذلك) - وسيضمن ذلك التوافق مع خطة الملاحة الجوية (التي تتناول جميع أنواع العمليات).

٣-٣-٥ نهج متكامل وتعاوني. فيما يتعلق بالتوصية بخصوص الحاجة إلى التمكين من اتباع نهج متكامل وتعاوني بدرجة أكبر لاحتواء مختلف أنواع المخاطر في مجال الطيران، ناقشت مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية إمكانية إضافة مفهوم الإدارة المتكاملة للمخاطر في الخطة، إما بإدراج هدف محدد خاص بخطة السلامة الجوية أو في الخطة بصفة عامة (كآلية لإتاحة النهج التعاوني المتكامل حيال إدارة المخاطر). ولم تقترح مجموعة الدراسة أي هدف محدد، حيث تم الحفاظ على أهداف برنامج السلامة الوطني (SSP) عند مستوى شامل في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من خطة السلامة الجوية. ولم تُقدم أي مقترحات محددة بشأن محتوى خطة السلامة نفسه. وأشار إلى أن الأمانة العامة قد شكلت مجموعة دراسة جديدة لمعالجة موضوع الإدارة المتكاملة للمخاطر ومن المقرر أن تبدأ عملها في عام ٢٠٢٤ - ومن ثم اتفقت مجموعتنا الدراسة على أنه من السابق لأوانه تقديم أي توصيات بشأن هذا الموضوع.

٣-٤ ستضطلع مجموعتنا الدراسة بمزيد من الأعمال بعد تلقي تعليقات من المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (AN-CONF/14)، استعداداً لتقديم الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية للموافقة عليهما خلال الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٥.

٤- الاستنتاج

٤-١ توفر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية الأطر التي يتم فيها وضع وتنفيذ الخطط الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية، مما يكفل اتساق ومواءمة وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين سلامة الطيران المدني الدولي وسعته وكفاءته. والخطتان متكاملتان بطبيعتهما، ويمكن تعزيز مواءمتهما من خلال سلسلة من التوصيات، المنبثقة عن مجموعات الخبراء المعنية.

٤-٢ في ضوء ما تقدم، يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ١-٢/٣ - العمل على تعزيز المواءمة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) الموافقة من حيث المبدأ على إدراج التحديثات التالية، بصيغتها المعدلة من قبل المؤتمر، في الأجزاء اللازمة من طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، والطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية:

١) إزالة المؤشرات المكررة من الخطتين، كجزء من العمل الطويل الأجل نحو بناء إطار أداء مشترك لجميع الخطط العالمية، والذي يحتوي على مجموعة شاملة من المؤشرات؛

٢) مراجعة أدوار ومسؤوليات الجهات المعنية الرئيسية في مجال الطيران والإيكاو، الواردة في كلتا الخطتين، لمواءمة المحتوى وزيادة التعاون بين الخطتين العالميتين ومجموعات الخبراء التابعة لكل منهما؛

٣) مراجعة عملية وضع الخطط العالمية، لتوضيح المعلومات التي يستند إليها في وضع الخطتين، فضلاً عن كيفية مساهمة الخطتين في برنامج عمل الإيكاو؛

٤) تعريف نطاقات العمل (أي أنواع العمليات المنفذة) والأجال الزمنية (أي التاريخ المستهدف النهائي) في كل خطة عالمية؛

ب) الموافقة على مواصلة النظر في نهج متكامل وتعاوني بدرجة أكبر لاحتواء مختلف أنواع المخاطر في مجال الطيران، بالنسبة لطبعة ٢٠٢٩-٢٠٣١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية والطبعة التاسعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

ج) مراعاة المعلومات المستمدة من المؤتمر فيما يتعلق بالمقترحات الرامية إلى زيادة درجة المواءمة بين الخطط العالمية لإدراجها لاحقاً في الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.

-انتهى-