



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

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

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية
١-٣: المقترحات من أجل تحسين كفاءة خدمات الملاحة الجوية المساهمة في بلوغ الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل

تعزيز المجال الجوي فوق أعالي البحار بما يسهم في تحقيق
الهدف الطموح طويل الأجل
(ورقة مقدمة من سلطنة عمان)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة الشواغل الاستراتيجية التي يتناولها إقليم الشرق الأوسط بشأن نمو الحركة الجوية الذي يؤثر على إقليم الشرق الأوسط ذاته وعلى مختلف الأقاليم حول العالم. ويأتي ذلك لدعم هدف الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750، GANP) لمواصلة تعزيز السلامة الجوية وسعة وكفاءة منظومة الطيران المدني العالمي، مع تحسين السلامة أو على الأقل الحفاظ على مستوياتها الحالية واعتماد الهدف العالمي الطموح طويل الأجل للطيران الدولي المتمثل في خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، وذلك وفقاً لما جاء في "تقرير اللجنة الفنية المقدم للدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية" (Doc 10186).

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى اتخاذ الإجراءات المقترحة في الفقرة ٣.

١- المقدمة

١-١ مع استمرار التوسع في السفر الجوي العالمي، أصبح المجال الجوي الواقع فوق أعالي البحار في المنطقة الفاصلة بين إقليمي الشرق الأوسط وآسيا/المحيط الهادئ ممر عبور بالغ الأهمية للرحلات الجوية التي تربط بين أوروبا وإقليم آسيا/المحيط الهادئ. ويسهل هذا المجال الجوي الاستراتيجي المرور الفعال والأمن للعديد من شركات الطيران، مما يعزز الربط بين هذين الإقليمين الرئيسيين في العالم.

٢-١ وقد اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين هدفاً عالمياً طموحاً طويل الأجل للطيران الدولي يتمثل في خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ وذلك دعماً للهدف المتعلق بدرجات الحرارة المنصوص عليها في اتفاقية باريس التابعة لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC). وسيعتمد تحقيق الهدف الطموح

الطويل الأجل على مجمل الأثر الناجم عن عدة تدابير وهي العمليات العديدة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بما في ذلك تسريع اعتماد التقنيات الجديدة والمبتكرة للطائرات، وتبسيط العمليات الجوية، وزيادة إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام (SAF).

٢- المناقشة

١-٢ كان من بين الاستنتاجات التي خلصت إليها المجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط في اجتماعها العشرين (MIDANPIRG/20) والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الشرق الأوسط في اجتماعها العاشر (RASG-MID/10) الاستنتاج السادس المشترك بين المجموعتين وهو: التنسيق لتعزيز المجال الجوي فوق أعالي البحار بين إقليم الشرق الأوسط وإقليم آسيا والمحيط الهادئ. وقد كُلف إقليم الشرق الأوسط بإطلاق ورعاية المبادرات الإقليمية ودون الإقليمية التي تهدف إلى تعزيز المجال الجوي في منطقة أعالي البحار مع:

(أ) إقليم آسيا/المحيط الهادئ؛

(ب) تشجيع الدول والجهات المعنية بالطيران على التعاون ودعم مبادرات تطوير المجال الجوي الرامية إلى تعزيز السلامة وتحسين الكفاءة.

٢-٢ وبالإشارة إلى الاجتماع السابع لرؤساء هيئات الطيران المدني في إقليم الشرق الأوسط (DGCA-MID/7)، الذي عُقد في الرياض بالمملكة العربية السعودية يومي ١٩ و ٢٠/٥/٢٠٢٤، أوجز الأمين العام للإيكاو الأهداف الاستراتيجية الحالية للمنظمة ومجالات التركيز ذات الأولوية في كلمته التي ألقاها في الاجتماع. وسلط الضوء على الحاجة إلى بذل الجهود التعاونية من أجل ما يلي:

(أ) تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل المتمثل في خفض انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، مشيراً إلى أهمية وقود الطيران المستدام والتقنيات الجديدة والتحسينات التشغيلية؛

(ب) إبراز أهمية التعاون، مع الإشارة إلى أن "تعزيز التزامنا الجماعي بالبرامج ومسارات العمل في كل مجال من مجالات التركيز تعزيزاً فعلياً من الناحيتين السياسية والمالية، من شأنه أن يمكننا بشكل مباشر من تحقيق تقدم هادف وملحوس في منطقة الشرق الأوسط وخارجها".

٣-٢ ويواجه إقليم الشرق الأوسط تحديات في استيعاب نمو الحركة الجوية، وهو ما يُعزى في المقام الأول إلى هيكل شبكة الخطوط الجوية والعديد من القيود المفروضة على الطرق الجوية عند المنطقة الفاصلة بينه وبين إقليم آسيا والمحيط الهادئ. ومن الضروري أن يعمل إقليم الشرق الأوسط على تحسين هيكل المجال الجوي لاستيعاب الزيادة في حجم الحركة الجوية مع ضمان السلامة التشغيلية والكفاءة.

٤-٢ ويُعد التعاون بين إقليمي الشرق الأوسط وآسيا والمحيط الهادئ مسألةً ضروريةً لضمان انسياب الحركة الجوية ومعالجة نمو الحركة الجوية على الصعيدين الإقليمي والعالمي بفعالية لتحسين تدفقات الحركة الجوية بهدف خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بما يسهم في تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل.

٥-٢ كذلك فإن الجهود المنسقة من شأنها أن تيسر تبادل أفضل الممارسات، وتعزز قابلية التشغيل البيئي لأنظمة الملاحة الجوية، وتضمن التطبيق المتسق للملاحة القائمة على الأداء في جميع الأقاليم.

٦-٢ وتترك سلطنة عُمان أهمية النهج الإقليمي التعاوني وقد اتخذت مبادرات عديدة من خلال الاجتماعات المشتركة التي عُقدت مع كل من:

- أ) دولة الإمارات العربية المتحدة؛
 ب) المملكة العربية السعودية؛
 ج) جمهورية الهند؛
 د) جمهورية باكستان الإسلامية؛
 هـ) دولة قطر؛
 و) جمهورية إيران الإسلامية.

٧-٢ وفي حين ينبغي على الدول أن تعيد النظر في هيكل مجالها الجوي لتكون قادرة على استيعاب النمو المتوقع، فإن تحسين الطرق الجوية يتطلب في معظم الحالات اتباع نهج إقليمي. ويصبح هذا التحسين أكثر أهمية في الأقاليم التي يكون فيها النمو المتوقع للحركة الجوية أعلى من المتوسط. وتقوم سلطنة عُمان بالتنسيق مع المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة من أجل تقييم ودراسة أفضل الممارسات لإدخال التحسينات على شبكة الخطوط الجوية على المستوى الإقليمي.

٨-٢ ولذلك شرعت عُمان في تنفيذ مبادرة المشروع الاستراتيجي للمجال الجوي العُماني (OASP) في يونيو ٢٠٢٣، لتحسين المجال الجوي، وينصب جزء من جهودها الرامية إلى تعزيز الملاحة الجوية على تحسين هيكل شبكة الطرق الجوية لاستيعاب التدفقات الإقليمية والدولية مع مراعاة البدء في تطبيق مفهوم المجال الجوي الحر، مما سيسهم في تحسين تدفقات الحركة الجوية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتحقيق الهدف الطموح طويل الأجل في نهاية المطاف.

٩-٢ وتتدفق الحركة الجوية في إقليم الشرق الأوسط فيما بين أوروبا والشرق الأوسط وآسيا والعكس، وقد دعت عُمان إلى عقد اجتماعات وحلقات عمل مع الدول المجاورة في إقليم آسيا/المحيط الهادئ حول كيفية تحسين الطرق الجوية من أجل توفير إدارة فعالة للحركة الجوية من أجل التدفقات الرئيسية في الحركة الجوية. ومن بين التدابير التي يجري تحليلها وأخذها بعين الاعتبار استحداث هياكل جديدة للطرق الجوية ومنها الخطوط الجوية المتوازية وأحادية الاتجاه بين عُمان والدول المجاورة لتحسين المعدل العام للنقل في الحركة الجوية بإقليم أوروبا وإقليم الشرق الأوسط وإقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٣- الخلاصة

يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالمبادرات التي تم عرضها، بما في ذلك المبادرات التي أطلقتها عُمان؛
 ب) التأكيد على أهمية تحسين العمليات والطرق الجوية في المجال الجوي كأحد التدابير البسيطة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على المدى القصير والمتوسط والطويل، وذلك للوصول في النهاية إلى الهدف الطموح طويل الأجل؛
 ج) الإقرار بأن كفاءة الطرق الجوية على المدى الطويل ستكون مساهماً كبيراً في تحسين التشغيل؛
 د) التعامل مع تحسين التدفقات الرئيسية في الحركة الجوية كأولوية بالنسبة للدول والإيكاو، ودعوة الإيكاو إلى إدراج هذا المسعى في خطة الأعمال المقبلة ومقترحات الميزانية؛
 هـ) دعوة الإيكاو إلى الشروع في التنسيق الوثيق مع الدول ومستخدمي المجال الجوي المعنيين لإطلاق مبادرات داخل المكتب الإقليمي بقصد معالجة الطرق الجوية بعيدة المدى على أساس التدفقات الرئيسية للحركة الجوية.

— انتهى —