AN-Conf/14-WP/87[1]
28/6/24

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

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

٣-٣ الطبعة الثامنة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP)

صعوبات تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجويّة والطريق إلى الأمام

(ورقة مُقدّمة من ٥٤ دولة متعاقدة[2]،
أعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك))

الموجز التنفيذي

يُعَدُّ التنفيذ الشامل للخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) من قِبل الدول الأعضاء أساسياً حرصاً على أن يتسم قطاع الطيران بالمساواة والتكافؤ حول العالم وأن تمتثل الصناعة للقواعد الدولية للسلامة والموثوقيّة والكفاءة، ممّا يتماشى مع استراتيجية "عدم ترك أي بلد وراء الركْب". ومع ذلك، تواجه الدول عدداً كبيراً من الصعوبات في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية.

وتُحدّد ورقة العمل هذه التحديات المشتركة التي تواجهها الدول الأعضاء والتي تُعيق تنفيذ الاستراتيجيات المُحدَّدة في الخطة العالمية للملاحة الجوية بشكل ناجح من أجل تحقيق نظام ملاحة جوية سلس وقابل للتشغيل البيني على الصعيد العالمي. وبالإضافة إلى ذلك، تُشدّد الورقة على التدابير الرئيسية التي يتعيَّن على الدول الأعضاء، إلى جانب الجهات المعنيّة الأخرى، اعتمادها من أجل تحقيق الأهداف المُعلنة.

الإجراء: إن المؤتمر مدعو إلى القيام بما يلي:

أ) الطلب من الإيكاو مواصلة تقديم الدعم إلى الدول الأفريقية الأعضاء من خلال الآليات القائمة، بما في ذلك الخطط الإقليمية والبرامج المرتبطة بها، بتوفير المزيد من التدريب الذي يهدف إلى تطوير القدرات لتعزيز تنفيذ عناصر متطلبات الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

[1] قدَّمت لجنة أفكاك هذه الورقة باللغتيْن الإنجليزية والفرنسيّة.

[2] الجزائر وأنغولا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وأثيوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

ب) الطلب من الإيكاو تنسيق ورش العمل بالشراكة مع المنظمات الدولية لتثقيف واضعي السياسات بشأن أهمية تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية تحقيقاً للسلامة والكفاءة والتقدّم الاقتصادي في مجال الطيران على الصعيد العالمي؛

ج) الطلب من الإيكاو مساعدة الدول الأعضاء من خلال تعبئة الأموال لوضع استراتيجيات تنفيذ الخطة العالميّة للملاحة الجويّة، مثل تطوير البُنى التحتية؛

د) حثّ الإيكاو على ضمان ألا تفرض وتيرة تطوّر الخطة العالميّة للملاحة الجويّة أو تحديثها صعوبات إضافيّة على عاتق الدول ولا تؤدّي إلى تركها وراء الركْب؛

هـ) تشجيع الإيكاو والشركاء الإنمائيين على تعزيز الدعم وتركيزه على تنفيذ اللبنات الأساسية التي تشكل العناصر الأساسية في منظومة الملاحة الجوية؛

و) حثّ الإيكاو على تقديم المساعدة إلى الدول لوضع خططها الوطنية للملاحة الجوية التي تتماشى مع خطط الملاحة الجوية الإقليمية.

١- المقدمة

١-١ يُمثّل تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية تحدياتٍ فريدةً للدول الأعضاء بسبب مجموعة من العوامل ذات الصلة ببعضها. وتنشأ هذه التحديات عن القدرات التقنية المحدودة لدى الدول الأعضاء والبنى التحتيّة المتقادمة وغياب الأطر التنظيميّة الفعّالة وقدرات الموارد البشرية والافتقار إلى التمويل الكافي. ويتطلّب تطوّر نظم الملاحة الجوية التزاماً واستثماراً من جانب الدول ومجتمع الطيران على حدّ سواء. وقد أصبحت المنظومة العالمية للملاحة الجوية أكثر تعقيداً نظراً إلى وجود تحديات جديدة لاعتماد التقنيات الناشئة واستيعاب الوافدين الجدد. ولا يعتمد التحوّل في منظومة الملاحة الجوية على المستويات التي يُتطلع إليها في أداء الخطة العالميّة للملاحة الجوية فحسب، بل إنه ناتج أيضاً عن الاستخدام الحتمي للتكنولوجيات الناشئة من قبل العديد من الدول والأقاليم. وعلى الرغم من أن الإيكاو قد أنجزت الكثير في هذا المجال، تبقى الحاجة ملحة إلى الإسراع في توفير الدعم إلى الدول من أجل وضع خططها الوطنية للملاحة الجوية وتقييمها لضمان الاتساق داخل كل إقليم وتحقيق قابلية التشغيل البيني لنظم الملاحة الجوية فيما بين الأقاليم.

١-٢ ويُعَدُّ التغلّب على هذه التحديات أمراً بالغ الأهمية لتعزيز سلامة الطيران وكفاءته وترابطه. ويُمكن أن يؤدي التصدّي لهذه التحديات بفعاليّة وتنفيذ الحلول الاستراتيجية إلى دفع الدول الأعضاء نحو مواءمة لوائحها التنظيميّة بنجاح مع القواعد القياسيّة والتوصيات الدوليّة للطيران المُتفَّق عليها دولياً وضمان التكامل السلس مع الشبكة العالمية للملاحة الجوية.

٢- المناقشة

٢-١ تواجه الدول الأعضاء سلسلةً من التحديات ذات الصلة ببعضها في مجال تنفيذ الخطة العالميّة للملاحة الجويّة. وتشمل هذه التحديات ما يلي:

أ) **عدم كفاية البُنى التحتية للملاحة الجوية:** يمكن أن يعيق ذلك بشكل كبير نمو السفر الجوي في المنطقة وكفاءته. وتشمل هذه المسألة جوانبَ مختلفة، بما في ذلك المطارات ونظم مراقبة الحركة الجوية والمرافق والخدمات المساندة؛

ب) **الطلبات المتنافسة على الموارد المحدودة:** يتطلَّب تنفيذ الخطّة العالميّة للملاحة الجويّة استثمارات مالية هائلة من الدول المشاركة. فالميزانيات المحدودة، ولا سيما في البلدان النامية، قد تُعوّق إحراز التقدّم؛

ج) **القيود التكنولوجية:** تستخدم مختلف البلدان والأقاليم نُظماً مختلفةً لإدارة الحركة الجوية (ATM)، فيصعب ضمان قابلية التشغيل البيني بطريقةٍ سلسةٍ؛

د) **نقص الموارد البشرية المؤهَّلة لتفسير الخطة العالميّة للملاحة الجوية وتنفيذها:** تتطلَّب معالجة النقص في الموارد البشرية المؤهَّلة للخطة العالميّة للملاحة الجويّة نهجاً متعدد الأوجه، يوفّق بين التعليم والتعاون والابتكار التكنولوجي والدعم التنظيمي. ومن خلال الاستثمار في هذه المجالات، يُمكن لصناعة الطيران أن تضمن تفسير الخطة العالميّة للملاحة الجويّة وتنفيذها بفعاليّة وبشكل أفضل، ممّا يؤدّي إلى منظومة أكثر سلامةً وكفاءةً للملاحة الجوية العالمية؛

هـ) **صعوبة التنسيق بين الجهات المعنيّة في مجال الطيران:** التوفيق بين المعايير التكنولوجية بين الدول يتطلب تنسيقاً واتفاقاً على نطاق واسع بين الهيئات التنظيميّة وشركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) والمطارات والمصنعين؛

و) **عدم كفاية البيانات لأغراض التخطيط:** من خلال معالجة هذه التحديات المتعلقة بالبيانات، يمكن أن يصبح تنفيذ الخطة العالميّة للملاحة الجويّة أكثر فعاليةً، ممّا يُساهم في تحسين السلامة والكفاءة والاستدامة في الملاحة الجوية العالمية؛

ز) **عدم اتساق السياسات:** تعتمد الخطة العالميّة للملاحة الجويّة على توحيد المقاييس على الصعيد العالمي لضمان قابلية التشغيل البيني والسلامة عبر المجال الجوي الدولي. لذا فالسياسات غير المُتّسقة بين مختلف البلدان أو الأقاليم قد تسفر عن تباينات جمّة؛

ح) **عدم وجود/عدم كفاية الخطط الوطنية للملاحة الجوية لدى الدول والتي تتماشى مع الخطط الإقليمية للملاحة الجوية والخطة العالميّة للملاحة الجويّة:** تُعتبَر الخطط الوطنية للملاحة الجوية (NANPs) مُخطّطات لتطوير البنى التحتية للملاحة الجوية وإجراءاتها وتنفيذها داخل كل بلد على حدة. وهي ضرورية لضمان إدارة الحركة الجوية بشكل آمن وفعّال وإدماج نُظم الملاحة الجوية الوطنية في الأطر الإقليمية والعالمية وتوجيه الاستثمار في البنى التحتية للطيران والتكنولوجيا.

٢-٢ وتُشكّل الوتيرة التي تتطوّر بها الخطة العالميّة للملاحة الجويّة تحدياتٍ إضافيّةً للعديد من الدول الأفريقية. لذلك، فاستراتيجية الدول الأفريقية تتمثّل في إعطاء الأولوية للتنفيذ الكامل والفعّال للبنات البناء الأساسية (BBBs) من أجل توفير أساسٍ متينٍ للتنفيذ الناجح للخطة العالميّة للملاحة الجويّة. وينبغي توجيه الدعم الفوري إلى الدول التي لا تزال تجد صعوبة في إرساء اللبنات الأساسيّة في هذا المجال.

٢-٣ وإقراراً بالحاجة إلى تحديث الخطة العالميّة للملاحة الجويّة بوتيرة مُنتظَمة، من المهمّ الحرص على ألا تفرض وتيرة التغييرات صعوباتٍ إضافيةً على مستوى الدول وألا تؤدّي إلى تقادم عناصر الخطة العالميّة للملاحة الجويّة التي استخدَمت الدول والجهات المعنيّة في الصناعة مواردَ لتنفيذها في نظم الملاحة الجوية لديها. وعلاوةً على ذلك، من المهمّ توجيه جهودٍ أكبر من أجل تنفيذ مجموعة دنيا من عناصر الخطة العالمية للملاحة الجوية من قبل جميع الدول والجهات المعنيّة في نظام الملاحة الجوية. وفي هذا الصدد، ينبغي أن تبذل جميع الأطراف، بما في ذلك الإيكاو، جهوداً أكبر وأكثر تركيزاً لتنفيذ عناصر اللبنات الأساسيّة التي تشكل جزءاً من هذه المجموعة الدنيا من العناصر التأسيسية لنظام الملاحة الجوية.

٢-٤ وفي هذا الصدد، ينبغي بذل جهود أكثر استدامةً ومصمّمة لتلبية حاجات الدول والأقاليم على وجه الخصوص حرصاً على فهم الخطة وضمان اعتمادها بشكل أفضل، ممّا سيُسهم في تعزيز تنفيذ عناصر الخطة العالميّة للملاحة الجويّة على نحو أكثر فعاليةً وأوسع نطاقاً في جميع الدول والأقاليم.

٢-٥ ولا بُدّ من الإشادة بالجهود التي تبذلها الإيكاو بانتظام لاستعراض الخطة العالميّة للملاحة الجويّة وتطويرها كي تظل مواكبة للواقع، ومن ثم ينبغي لتلك الجهود أن تستمر. ومع ذلك، ينبغي أن تدرك الإيكاو أن دولاً عديدةً تواجه تحدياتٍ في تنفيذ اللبنات الأساسيّة ويمكن أن تتخلَّف عن الركب بسهولة نظراً إلى الوتيرة السريعة لتطوّر الخطة العالميّة للملاحة الجويّة.

٢-٦ وبالتالي، من المهمّ بالنسبة للدول الأعضاء مواجهة التحديات الكامنة ورسم مسار محدد لتنفيذ الخطة العالميّة للملاحة الجويّة من خلال تعزيز التعاون والتنسيق وتقاسم الموارد بين الدول على الصعيدَيْن الإقليمي والدولي. ومن خلال إقامة شراكات استراتيجية مع منظمات الطيران الدولية وتحديث نُظم الملاحة الجوية وتوحيد الأطر التنظيمية، يُمكن للدول أن تُعزّز بشكل كبير فعالية تنفيذ الخطة العالميّة للملاحة الجويّة. وسيُمهّد هذا النهج الطريق لقطاع طيران يتَّسم بالكفاءة والسلامة والأمن، ممّا يفتح قنواتٍ جديدةً للنموّ والتطوّر داخل الصناعة.

٢-٧ ومن خلال تعزيز الشراكات مع المنظمات الدولية وتحديث نُظم الملاحة الجوية وتنسيق الوظائف التنظيمية، يُمكن للدول أن تخطوَ خطواتٍ إيجابيّةً نحو التنفيذ الفعّال للخطة العالميّة للملاحة الجوية. وتُعتبَر التحديات التي تعترض الدول عند تنفيذ الخطة العالميّة للملاحة الجويّة مُتعدّدة الأوجه وتتطلَّب جهوداً متضافرة وتجميع الموارد البشرية والمالية للتغلّب عليها.

٣- الخلاصة

٣-١ من شأن تعزيز السلامة والكفاءة في الملاحة الجوية من خلال التدابير المُحدّدة في الخطة العالمية للملاحة الجوية أن يعزز منظومة طيران ويكفل لها الموثوقية والأمن والاستدامة بشكل أكبر في الدول الأعضاء. كذلك فإن إدراك هذه التحديات وتنفيذ الحلول الاستراتيجية سيُمكن الدول الأعضاء من تعزيز سلامة الطيران وكفاءته وترابطه، بما يتماشى مع المعايير الدولية ويُعزّز الاندماج في الشبكة العالمية للملاحة الجوية بطريقة سلسة.

— انتهى —