ATConf/7-WP/175
25/9/26

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ٢: تعزيز نمو قطاع الطيران والربط الجوي من خلال الاستثمارات في البنية التحتية ورأس المال البشري والشراكات

٢-٢: الاستثمار في تطوير البنية التحتية للطيران المدني وتحديثها

حماية نمو قطاع الطيران العالمي من خلال جاهزية المجال الجوي: تعزيز الاستخدام الأمثل للمجال الجوي من خلال وضع الحد الأدنى لمستويات الخدمة، وتحسين هيكل المجال الجوي، ومشروع ١٠/٣٠

(ورقة مقدمة من الإمارات العربية المتحدة وعمان)

الموجز التنفيذي

ينمو قطاع النقل الجوي العالمي بوتيرة قلما تحدث في تاريخ الطيران، وبالتالي تستثمر الدول وقطاع الطيران في اقتناء طائرات جديدة وتوسيع المطارات وتحديث النظم من أجل مواكبة هذا النمو. **ولا يمكن اعتبار هذا النمو أمراً مضموناً، كما لا يمكن افتراض توافر المجال الجوي اللازم لاستيعابه.** ولا تزال البنية التحتية للمجال الجوي، ولا سيما فوق أعالي البحار وفي العديد من المجالات الجوية القارية والداخلية، تعتمد على نظم وإجراءات تشغيلية قديمة عفا عليها الزمن، ولم تُحدَّث لمواكبة هذا النمو. إن التطبيق الفعلي للمبادئ الواردة في المواد ١٢ و٢٨ و٦٩ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، إلى جانب أحكام الملحقين الثاني والحادي عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، يظل أمراً بالغ الأهمية لضمان اتساق معايير الفصل بين الطائرات، ومستوى خدمات الملاحة الجوية، والتعاون بين الدول. **وإذا ما تُركت هذه الفجوة دون معالجة، فهي لن تظل مسألة فنية ثانوية لفترة طويلة، ذلك أنها قد بدأت بالفعل في تضييق هامش النمو الآمن والفعال والمستدام. ومع كل عام من التأخير تتزايد مخاطر عدم مواكبة سعة المجال الجوي اللازمة للاستثمارات الضخمة الحالية في قطاع الطيران.** وتحدد هذه الورقة الأولويات العاجلة الأساسية، لعرضها على المؤتمر للنظر فيها، للشروع في اعتماد نهج منسق عالمياً من أجل الاستخدام الأمثل للمجال الجوي العابر للحدود، مع التركيز بشكل رئيسي على المجال الجوي فوق أعالي البحار. وتتمثل هذه الأولويات فيما يلي: تحديد الحد الأدنى لمتطلبات مستوى الخدمة (MSLR) لرأب الصدع المستمر في مستويات خدمات الملاحة الجوية المقدمة؛ تحسين هيكل المجال الجوي اعتماداً على إدارة ديناميكية للمجال الجوي، وتنفيذ شبكة مُحسّنة من الطرق الجوية لخدمات الحركة الجوية (ATS) أو اعتماد مفهوم المجال الجوي ذي الطرق الجوية الحرة؛ مشروع الإيكاو ١٠/٣٠، الذي أُقرّ من خلال التوصية ٣-١/١ لمؤتمر الملاحة الجوية الرابع عشر (AN-Conf/14). وينبغي تسريع وتيرة تنفيذ هذه الأولويات في إطار برنامج عالمي منسق، وتُطبيقها بشكل متسق في كل من المجال الجوي المحيطي والقاري، مع وجود مؤشرات أداء واضحة وجداول زمنية محددة ومؤكدة. وللتأكد

من السعي إلى تنفيذ هذه الأولويات بالانضباط الذي يتوقعه المؤتمر، تقترح هذه الورقة خارطة طريق للتنفيذ تتألف من ثلاثة مسارات، على أن تقوم الهيئات المختصة في الإيكاو بإبلاغ مجلس المنظمة بانتظام بمستجدات التنفيذ ومدى التقدم المحرز، في إطار منظومة إدارة واضحة. ومن شأن هذه الأولويات أن توفر مساراً موثوقاً به وسريعاً لسد الفجوة بين طموحات القطاع في تحقيق النمو ومدى جاهزية المجال الجوي وقدرته على استيعاب هذا النمو.

الإجراءات: المؤتمر مدعو إلى القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالنمو المستمر في الطلب العالمي على النقل الجوي، وحجم الاستثمارات التي يتم ضخها في قطاع الطيران لاستيعاب هذا الطلب؛

ب) الاعتراف بأن هذا النمو والاستثمار قد يتعرضان لمخاطر متزايدة ما لم يقابلهما دون تأخير التزامات مؤكدة بتحديث البنية التحتية للمجال الجوي وخدمات الملاحة الجوية المحيطية والقارية على حد سواء؛

ج) مطالبة الإيكاو بأن تولي الأولوية، على وجه السرعة، لإعداد سياسات ومعايير منسقة بشأن الحد الأدني لمتطلبات مستوى خدمة المجال الجوي فوق أعالي البحار؛

د) دعوة الإيكاو، من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، لتسريع وتيرة التنفيذ المنسق لعملية تحسين هيكل المجال الجوي والمشروع ١٠/٣٠، في كل من المجال الجوي المحيطي والقاري، مع تحديد مؤشرات الأداء الرئيسية وأبرز محطات الإنجاز ؛

هـ) دعوة الإيكاو إلى إعداد آليات مناسبة لتقديم تقارير إلى مجلس الإيكاو بشأن تنفيذ الحد الأدني لمتطلبات مستوى الخدمة، وتحسين هيكل المجال الجوي ، والمشروع ١٠/٣٠، بحيث يمكن متابعة وتيرة تحديث المجال الجوي مقابل وتيرة نمو قطاع الطيران.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي –"التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	يمكن إلى حد بعيد الاضطلاع بالتنسيق الأولي وإعداد السياسات من خلال آليات الإيكاو والهيئات الإقليمية القائمة. وستقيِّم الإيكاو والدول أولاً بأول الموارد اللازمة من أجل التنفيذ اللاحق لإطار عمل الحد الأدني لمتطلبات مستوى الخدمة وتحسين هيكل المجال الجوي والمشروع ١٠/٣٠، بالتوازي مع إعداد مسارات العمل وخطط التنفيذ.
المراجع:	المواد ١٢ و٢٨ و٦٩ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) الملحقان الثاني والحادي عشر للإيكاو الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) توقعات أياتا لحجم الطلب على النقل الجوي للركاب على المدى الطويل (٢٠٢٦) ورقة العمل AN-Conf/14-WP/40 – الحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة في أعالي البحار التوصية ٣-١/١ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحخة الجوية — المشروع ١٠/٣٠ ورقة العمل A42-WP/18 – تحسين استغلال المجال الجوي فيما بين الأقاليم لتعزيز السلامة والسعة والكفاءة فوق أعالي البحار

١- المقدمة

١-١ من المتوقع أن يستمر قطاع النقل الجوي في النمو على مدى العقود القادمة. وتؤكد الإحصاءات الصادرة عن الإيكاو ذاتها أن هذا النمو ليس مجرد توقعات بعيدة المدى، فقد بات النمو واقعاً ملموساً بالفعل. ففي عام ٢٠٢٤، سافر ٤,٧ مليار مسافر على متن رحلات منتظمة، بزيادة قدرها ٧,٩ في المائة عن عام ٢٠٢٣، على متن ٣٧,٤ مليون رحلة مغادرة. كما ارتفع عدد الركاب (الراكب الكيلومتري الإيرادي (RPK)) بنسبة ١٠,٦ في المائة، وزادت السعة المقعدية بنسبة ٩,١ في المائة، وبلغ معامل الحمولة العالمي ٨٣,٢ في المائة. وواكب الاستثمار في أسطول الطائرات هذا النمو، إذ تم تسليم ١١٤ ١ طائرة تجارية جديدة، وبلغ صافي الطلبات الجديدة ٣٨٠ ١ طلباً في عام ٢٠٢٤ وحده. وبالنظر إلى المستقبل البعيد، تتوقع الإيكاو نمواً سنوياً في عدد الركاب الكيلومترين الإيراديين بنسبة ٤,١ في المائة على مدى العشرين عاماً القادمة، مع ارتفاع أعداد الركاب من ٤,٦ مليار في عام ٢٠٢٤ إلى حوالي ١٢,٤ مليار بحلول عام ٢٠٥٠، أي ما يعادل ٢,٧ ضعف المستوى الحالي تقريباً. **إن استمرار النمو بهذا المعدل لا يترك أمام منظومة المجال الجوي أي مجال للتأخر عن مواكبة هذا النمو.**

١-٢ تشير أحدث توقعات الطلب على المدى الطويل الصادرة عن اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) إلى أن حركة نقل الركاب العالمية، المقيسة بمعدل الراكب الكيلومتري الإيرادي، سترتفع من حوالي ٩ تريليونات في عام ٢٠٢٤ إلى ما يتراوح بين ١٩,٥ و٢١,٩ تريليون بحلول عام ٢٠٥٠، رهناً بالسيناريو الذي سيتحقق. ومن المتوقع أن يكون هذا النمو أقوى في أقاليم آسيا والمحيط الهادئ وأفريقيا والشرق الأوسط، إذ يُتوقع أن تنمو أسواق السفر الجوي في هذه المناطق الثلاث بوتيرة أسرع من سائر أنحاء العالم حتى منتصف القرن.

١-٣ وتؤكد أحدث توقعات أياتا على المدى القريب — والتي تم تحديثها لتعكس ارتفاع أسعار وقود الطائرات والصراع الدائر هذا العام في الشرق الأوسط — أن هذا النمو سيستمر على المدى القريب أيضاً، حتى بعد أخذ هذه العوامل المعاكسة في الحسبان. وخلال السنوات العشر الممتدة من عام ٢٠٢٥ إلى عام ٢٠٣٥، يُتوقع أن يزيد عدد الركاب الكيلومتريين الإيراديين بمعدل سنوي مركب يتراوح بين ٢,٧ و٤,٣ في المائة، وأن ينمو إجمالي عدد الركاب على مستوى العالم بمعدل يتراوح بين ٢,٥ و٣,٤ في المائة، حسب السيناريو. ولا يزال يُتوقع أن يتراوح معدل النمو في الشرق الأوسط، وهي المنطقة الأكثر تأثراً بشكل مباشر بالتوترات الإقليمية هذا العام، بين ٢,٧ و٤,٣ في المائة سنوياً بالنسبة إلى معدل الراكب الكيلومتري الإيرادي، وبين ٢,٢ و٣,٥ في المائة مقارنةً بعدد الركاب خلال نفس الفترة، فيما يُتوقع أن تنمو منطقة آسيا والمحيط الهادئ بوتيرة أسرع حتى من ذلك إذ تتراوح بين ٣,٥ و٤,٦ في المائة من حيث معدل الراكب الكيلومتري الإيرادي. وحتى في ظل توقعات أكثر حذراً على المدى القريب، لم يتغير الاتجاه العام: فالطلب لا يزال في ارتفاع، وبوتيرة سريعة، في المناطق ذاتها التي تعتمد حركة المرور فيها اعتماداً كبيراً على أعالي البحار.

١-٤ وتستجيب الدول وقطاع الطيران لهذه التوقعات بالتزامها بشكل حقيقي يتجلى في طلبات شراء الطائرات وتوسعة المطارات وتحديث النظم، وكل ذلك انطلاقاً من الثقة في أن هذا النمو سيتحقق بالفعل. وتبين النماذج التي أعدها قطاع الطيران أن هذا النمو يرتبط ارتباطاً وثيقاً باستمرار الاستثمار: ففي سيناريو النمو المرتفع، يتزايد عدد المطارات العاملة في جميع أنحاء العالم بمعدل ٠,٨ في المائة سنوياً، وهو معدل قريب من معدل ١,٠ في المائة الذي تم تحقيقه بالفعل بين عامي ٢٠١١ و٢٠٢٤، ولكن في ظل السيناريو الذي يتباطأ فيه الاستثمار، يكاد توسع المطارات أن يتوقف، إذ يتراجع معدل النمو إلى ٠,٠٣ في المائة فقط سنوياً. ولن ينتظر الطلب حتى تلحق به البنية التحتية أو المجال الجوي.

١-٥ وتوجه هذه الورقة الانتباه إلى الجانب الأكثر عرضة لهذه المخاطر في منظومة الطيران، ألا وهو البنية التحتية

للمجال الجوي ذاتها. ويظل التطبيق الفعال للمبادئ الواردة في المواد ١٢ و٢٨ و٦٩ من اتفاقية شيكاغو، إلى جانب أحكام الملحقين الثاني والحادي عشر للإيكاو، أمراً بالغ الأهمية لضمان اتساق معايير الفصل بين الطائرات ومستويات الخدمة المقدمة والتنسيق بين الدول، سواء كان ذلك فوق أعالي البحار أو داخل المجال الجوي القاري والداخلي. والمجال الجوي فوق أعالي البحار يشكل التحدي الأكبر ، إذ لا تتحمل أي دولة بمفردها المسؤولية النهائية عن هذا المجال الجوي، ويعتمد كل تحسين فيه على التعاون والتنسيق بين الدول المتجاورة. غير أن المجال الجوي القاري ليس بمنأى عن هذه التحديات، فمع ارتفاع حجم حركة الطيران الوطني لتصل إلى المستويات التي تتوقعها الإيكاو وأياتا، ستتطلب الضغوط المتعلقة بالسعة والتوظيف والتكنولوجيا داخل المجال الجوي المحلي نفس القدر من الاهتمام المستمر.

١-٦ تطلب هذه الورقة من المؤتمر أن يتعامل مع جانبي هذا التحدي كليهما باعتبارهما مسألتين تستلزمان اتخاذ إجراءات فورية، دون مزيد من التأجيل. كما تحدد الأسباب التي تجعل المجال الجوي فوق أعالي البحار بحاجة إلى حد أدنى من متطلبات مستوى الخدمة، ولماذا ينبغي تسريع وتيرة تطوير هيكل المجال الجوي ومشروع ١٠/٣٠ للإيكاو وتطبيقهما بشكل متسق عبر المجال الجوي المحيطي والقاري على حد سواء، ولماذا تشكل هذه المبادرات، التي تتم متابعتها بشكل منفصل مع المضي في تنفيذها معاً، الطريقة الأكثر مصداقية لسد الفجوة بين النمو والجاهزية.

٢- المناقشة

٢-١ لماذا تتطلب أعالي البحار اهتماماً خاصاً. المجال الجوي فوق أعالي البحار لا ينتمي إلى أي دولة، لكن لا بد من أن يتولى إدارته طرف ما. وفي الواقع العملي، تقع هذه المسؤولية على عاتق الدول التي توافق على تقديم خدمات الحركة الجوية نيابة عن المجتمع الدولي، وغالباً ما يكون ذلك عبر حدود تم ترسيمها قبل عقود وقلما تُراجع مع تغير أنماط الحركة الجوية. ونظراً إلى عدم وجود مالك واحد، فلا توجد بالمثل سلطة واحدة يمكنها أن تقرر بشكل أحادي تحديث معايير الفصل أو ضمان مستوى متسق من الخدمة في منطقة محيطية بأكملها. وتعتمد كل التحسينات على رغبة الدول في التنسيق، وهذا التنسيق لم يواكب حتى الآن مقتضيات النمو.

٢-٢ الفجوة الواضحة للعيان منذ سنوات. لقد قدمت الإمارات العربية المتحدة في المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية في عام ٢٠٢٤ ورقة عمل، كما قدمت هي وعُمان في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٥، ورقة عمل تحدد المشكلة بعبارات واضحة: في ظل عدم وجود أي نهج موحد إزاء الحدود الدنيا للفصل بين الطائرات في أقاليم معلومات الطيران، أصبحت مساحات شاسعة من المجال الجوي فوق أعالي البحار تمثل اختناقات جوية معترفاً بها تتسبب للرحلات الجوية في تبعات يمكن تفاديها من قبيل التأخير وحرق الوقودوعدد من الآثار البيئية. وقد حذرت الورقة من أن عدم معالجة هذه المسألة لن يؤدي إلى حلها، بل سيؤدي بالأحرى إلى نقل تلك الاختناقات إلى أماكن أخرى، مما سيقلل من قدرة المنظومة على استيعاب النمو المقبل في الحركة الجوية. ودعت الورقتان الإيكاو إلى إنشاء إطار عمل مشترك بين الأقاليم، يُطبق بشكل متسق في أعالي البحار، ويحدد قواعد لتوحيد الحدود الدنيا للفصل بين الطائرات، ويقرر مؤشرات أداء واضحة، ويكفل أن تتمكن كل دولة وكل مستخدم للمجال الجوي من الاعتماد على نفس الحد الأدنى لمتطلبات مستوى الخدمة، بغض النظر عن إقليم معلومات الطيران الذي الذي يمر به.

٢-٣ لم يتضاءل هذا القلق مع مرور الوقت. فبعد مرور ثلاث سنوات على انعقاد المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية لا يوجد بعد إطار معياري للإيكاو لتوحيد مستويات الخدمة أو الحدود الدنيا للفصل بين الطائرات فوق أعالي البحار. وقد بذلت الدول

ومقدمو خدمات الملاحة الجوية جهوداً متفرقة وغير منسقة، وثمة دول لم تبذل أي جهود على الإطلاق. وأدى ذلك إلى وجود مجموعة متباينة من ممارسات الفصل وتوقعات متفاوتة لمستوى الخدمة عبر المجال الجوي فوق المحيطات، ولا يمكن لأي شركة طيران ولا لأي راكب التنبؤ بها بشكل موثوق. وكلما طال أمد هذه المجموعة المتباينة، زادت صعوبة التخلص منها.

٢-٤ يواجه المجال الجوي القاري ضغوطاً مماثلةً، وإن كانت منفصلةً. فالمجال الجوي القاري والداخلي يقع عموماً تحت المسؤولية الواضحة لدولة واحدة، على عكس أعالي البحار، ولذلك فإن مشكلة التنسيق المذكورة أعلاه غير موجودة. لكن ذلك لا يحل مشكلة السعة، فمع تزايد حجم الحركة الجوية الوطنية لتصل إلى المستويات التي أشارت إليها توقعات كل من الإيكاو وأياتا، واتساقاً مع ما تؤكده التوقعات المحدثة على المدى القريب الواردة في القسم ١ بشأن النمو السريع لقطاع الطيران العالمي، ستحتاج دول كثيرة إلى توسيع نطاق غطاء المراقبة، وزيادة عدد موظفي مراقبة الحركة الجوية، وزيادة سعة القطاع، وتعزيز اتفاقات التنسيق عبر الحدود، وذلك لمجرد مواكبة هذا النمو على الصعيد المحلي.

٢-٥ لا يزال الهيكل الحالي للمجال الجوي في العديد من المناطق يعتمد على طرق جوية ثابتة وقديمة في خدمات الملاحة الجوية، تتسم بمسافات فصل كبيرة، مما يؤدي إلى عدم الاستفادة بشكل كامل من قدرات الملاحة الحديثة، سواء الجوية أو الأرضية. ومن الضروري الانتقال نحو الإدارة الديناميكية للمجال الجوي والتنفيذ التدريجي لنظام المجال الجوي ذي الطرق الجوية الحرة لتحسين كفاءة الطرق الجوية، وتوسيع سعة المنظومة، ودعم المسارات التي يفضلها المستخدمون.

٢-٦ يمتد نطاق المشروع ١٠/٣٠ إلى ما وراء الهدف المحدد بـ ٣٠ ميلاً بحرياً في المحيطات، ويدعو إلى تحديد مسافة فصل قدرها ١٠ أميال بحرية، أو أقل في أماكن أخرى، بما يشمل المجال الجوي القاري، حيثما كان ذلك آمناً ومدعوماً من الناحية التشغيلية. وهذا التقدم المحرز في البعد القاري يستحق نفس القدر من الاهتمام والإلحاح اللذين يحظى بهما التقدم المحرز في مجال أعالي البحار، لأن أي اختناق يحدث في المجال الجوي لدولة واحدة يمكن أن يعطل الشبكة العالمية تماماً كأي اختناق في المحيط المفتوح.

٢-٧ ما هي المخاطر التي قد تنجم عن عدم معالجة هذه المسألة. إنها ليست مخاطر مستقبلية بعيدة تقتصر على إحصاءات الكفاءة التشغيلية؛ فإذا استمرت معايير الفصل بين الطائرات ومستويات الخدمة، سواء فوق أعالي البحار أو داخل المجال الجوي القاري الأكثر ازدحاماً، في التخلف عن مواكبة معدلات نمو الحركة الجوية التي تتوقعها كل من الإيكاو وأياتا، فقد يصبح الازدحام الجوي أكثر تواتراً بشكل ملحوظ عبر الشبكة. وهذا يعني زيادة في طول الطرق الجوية، وزيادة في استهلاك الوقود والانبعاثات، وتأخيرات تؤدي إلى تقطع السبل بملايين الركاب، مما سيؤثر بالتالي على مواعيد رحلات شركات الطيران بما يتجاوز نطاق أي إقليم واحد لمعلومات الطيران. كما سيؤدي ذلك إلى تقلص هامش الخطأ في مجال جوي يُطلب منه استيعاب حركة جوية تفوق بكثير حجم الحركة التي صُمم من أجلها. **وإذا استمر هذا المسار دون معالجة لفترة أطول، فإنه سيتجاوز مسألة الكفاءة ليتحول إلى مسألة تتعلق بالسلامة، إذ ستتعرض استمرارية العمليات الآمنة والقابلة للتنبؤ لضغوط حقيقية ومتزايدة.**

٢-٨ ثمن ارتكاب هذا الخطأ. تستثمر الدول وقطاع الطيران على نطاق استثنائي استعداداً للنمو المذكور في القسم ١، انطلاقاً من افتراض أن المجال الجوي الذي يربط بين هذه الاستثمارات، سواء فوق أعالي البحار أو ضمن الشبكات المحلية، سيكون متاحاً لدعمها. ولا يمكن اعتبار هذا الافتراض أمراً مضموناً؛ فإذا لم يُحرز تقدم في تحديث المجال الجوي بوتيرة مماثلة، مع مراعاة الطلب المتزايد على عمليات المجال الجوي العلوي (HAO) والوافدين الجدد إلى المجال الجوي، فإن هذا التباين لن يظل خفياً

لفترة طويلة، فإنه سيظهر في شكل سعة غير مستغلة بكامل طاقتها، وعمليات غير متوقعة، وفجوة متزايدة بين ما استثمره القطاع وما يمكن للمجال الجوي تقديمه فعلياً. ومع استمرار هذه الفجوة عاماً بعد عام، يتزايد احتمال عدم توافق المستويات القياسية الحالية للاستثمارات في قطاع الطيران مع سعة المجال الجوي اللازمة لتحقيق الاستفادة الكاملة من قيمتها.

٢-٩ هناك ثلاث أولويات متكاملة، وليس أولوية واحدة. وهذه الأولويات هي: الحد الأدنى لمتطلبات مستوى الخدمة، وتحسين هيكل المجال الجوي ، والمشروع ١٠/٣٠، وكلها تتناول المشكلة الأساسية ذاتها من زوايا مختلفة، وإن كانت هذه الزوايا ضرورية بنفس القدر. فمن شأن الحد الأدنى لمتطلبات مستوى الخدمة أن يضع الأساس لإطار عمل متسق، تقوده الإيكاو، ويتضمن إجراءات إدارة الحركة الجوية، والحدود الدنيا للفصل بين الطائرات، والتزامات التنسيق والإبلاغ، على أن يتم تنسيقها عبر جميع أقاليم معلومات الطيران الممتدة فوق أعالي البحار، على نحو يحترم المسؤولية السيادية لكل دولة عن مجالها الجوي. ويُكلّف مشروع ١٠/٣٠ الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية بالتعاون على الصعيد الإقليمي وتقليص مسافة الفصل، سواء فوق أعالي البحار أو داخل المجال الجوي القاري، من خلال الهدف المحدد بـ ١٠ أميال بحرية. إن ما يحتاجه مشروع ١٠/٣٠ الآن هو تسريع وتيرة العمل: هيكل أقوى، مع مسارات عمل متوازية، ومؤشرات أداء واضحة، وجداول زمنية محددة للتنفيذ، حتى يتحول التعاون الإقليمي الطوعي إلى تقدم سريع ملموس وقابل للقياس في مجالي المجال الجوي كليهما.

٣- الخلاصة

٣-١ تُعرض هذه المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية على مؤتمر النقل الجوي نظراً إلى تأثيرها المباشر على التنمية الاقتصادية والبيئة، مع مراعاة النمو العالمي للحركة الجوية واستجابة القطاع من خلال موجة استثنائية من الاستثمارات. ولا يمكن اعتبار هذا الاستثمار آمناً، فهو يعتمد على تحديث المجال الجوي — سواء فوق أعالي البحار أو ضمن الشبكات القارية — بوتيرة تضاهي الاستثمارات، وعلى التزامات راسخة من جانب الدول المسؤولة عن إدارة ذلك المجال الجوي. وقد طُرحت إشارات تحذيرية في المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية في عام ٢٠٢٤ وفي الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية عام ٢٠٢٥، ولم يُحرز سوى تقدم محدود منذ ذلك الحين. وكلما طال أمد هذه الفجوة، تسارعت وتيرة تحولها إلى ضغوط تشغيلية خطيرة، وزادت احتمالات تعرض سلامة الطيران للخطر، فضلاً عن تعريض الاستثمارات الضخمة ، التي يهدف هذا المؤتمر إلى حمايتها، للخطر.

٣-٢ **هذه الحالة لا تستدعي مزيداً من الدراسة، إنما تستلزم اتخاذ إجراءات متوازية، تتم متابعتها بشكل منفصل والإبلاغ عنها بوضوح.** الحد الأدنى لمتطلبات مستوى الخدمة، وتحسين هيكل المجال الجوي، والمشروع ١٠/٣٠، هي أولويات متكاملة وليست متنافسة، وتستحق اهتماماً مستمراً من المؤتمر. فتهدف إحداها إلى وضع معيار أدنى منسق لأعالي البحار، بينما تهدف الاثنتان الأخريان إلى تسريع وتيرة التنفيذ بشكل منسق عبر المجال الجوي المحيطي والقاري على حد سواء. إن الإبقاء على مسارات العمل الثلاثة منفصلة، مع تخصيص مراحل إنجاز محددة لكل مسار، وتحديد آلية مستقلة لرفع التقارير بشأن كل منها إلى المجلس، من شأنه أن يتيح تقييم مدى التقدم المحرز في كل مسار على حدة بوضوح، بدلاً من أن يؤدي التقدم في أحدها إلى حجب التأخر في المسارات الأخرى.

— انتهى —