



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٣: التخطيط العالمي للسلامة الجوية والملاحة الجوية

تكامل مبادرات التحسينات التشغيلية بين الأقاليم

(ورقة مقدمة من الصين وسنغافورة)

الموجز التنفيذي

توفر الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) الاتجاه الاستراتيجي العالمي لتطور منظومة الملاحة الجوية. ولتحقيق هذا الهدف، سيلزم التعاون الوثيق والتآزر والتنسيق مع جميع الجهات المعنية لتنفيذه. وتوفر الخطة العالمية للملاحة الجوية أيضاً الإطار الذي سيتم من خلاله تطوير وتنفيذ الخطط الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية من أجل تحديث الملاحة الجوية وتحولها مسارها.

تتألف الخطة العالمية للملاحة الجوية من أربعة مستويات: استراتيجية عالمية وفنية عالمية وإقليمية ووطنية. وتقع على عاتق المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ مسؤولية تحديد أولويات التنفيذ على المستوى الإقليمي. ولكن قد تنشأ تحديات في التنفيذ المنسق للتحسينات التشغيلية بين الأقاليم بسبب أن لكل مجموعة إقليمية للتخطيط والتنفيذ أولويات وجدول زمنية مختلفة.

تناقش هذه الورقة الحاجة إلى التكامل الفعال بين الأقاليم في تخطيط تنفيذ مبادرات التحسينات التشغيلية ضماناً لأن تكون منظومة الملاحة الجوية متكاملة ومنسقة وقابلة للتشغيل البيئي عالمياً وسلسة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أ) الاعتراف بوجود أولويات مختلفة للأقاليم وأنها تنفذ الخطة العالمية للملاحة الجوية بوتيرة متفاوتة بسبب احتياجات وتحديات كل إقليم؛
- ب) الإقرار بأنه نظراً للاختلاف بين الأقاليم في تنفيذ المبادرات والجدول الزمني، فإن مستخدمي المجال الجوي الذين يعبرون الحدود الإقليمية سيواجهون تحديات في المستقبل تتعلق بقابلية التشغيل البيئي والتوافق بين مختلف النظم؛
- ج) دعوة الإيكاو إلى وضع إرشادات بشأن تكامل المبادرات بين الأقاليم، والتي يمكن أن تشمل: (١) نهج لتحديد مجموعة دنيا من مبادرات الخطة العالمية للملاحة الجوية التي سيتم تنفيذها عالمياً مع الجداول الزمنية المرتبطة بها؛ و(٢) نهج تحدد بموجبه الأقاليم المجاورة مجموعة من مبادرات الخطة العالمية للملاحة الجوية والجدول الزمني للتنفيذ فيما بينها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "ضمان أن يوفر الطيران للجميع تنقلاً سلساً وميسراً وموثوقاً".
الآثار المالية:	يتوقع أن يتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة في حدود الموارد المتاحة في الميزانية العادية.
المراجع:	الوثيقة 10184 Doc، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٧ أكتوبر ٢٠٢٢) الوثيقة 9750 Doc، "الخطة العالمية للملاحة الجوية" قرار الجمعية العمومية ٤١-٦ "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية"

١- المقدمة

١-١ الخطة العالمية للملاحة الجوية هي إطار مهم لتحديد الأولويات العالمية ودفع عجلة تطور النظام العالمي للملاحة الجوية نحو رؤية منظومة متكاملة ومنسقة وقابلة للتشغيل البيئي عالمياً وسلسلة للملاحة الجوية.

٢-١ وهناك أربعة مستويات في الخطة العالمية للملاحة الجوية، وهي المستوى الاستراتيجي العالمي، والمستوى الفني العالمي، والمستوى الإقليمي، والمستوى الوطني. توفر المستويات العالمية للخطة العالمية للملاحة الجوية توجيهات استراتيجية عالية المستوى لصانعي القرار من أجل دفع تطور النظام العالمي للملاحة الجوية نحو الرؤية مع دعم المديرين الفنيين في تخطيط التحسينات التشغيلية. ويجري تخطيط التنفيذ ونشر التحسينات التشغيلية على الصعيدين الإقليمي والوطني، مع مراعاة احتياجات الأقاليم والدول.

٣-١ المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ مسؤولة عن المستوى الإقليمي للخطة العالمية للملاحة الجوية. واستناداً إلى الاحتياجات التشغيلية الإقليمية، ستحدد هذه المجموعات أولويات التخطيط والتنفيذ الإقليمية. وستضع الدول خططاً وطنية للملاحة الجوية استناداً إلى احتياجاتها التشغيلية، مع مراعاة الأولويات الإقليمية.

٢- المناقشة

١-٢ توفر الخطة العالمية للملاحة الجوية إطاراً لضمان توافق التوجهات الاستراتيجية العالمية مع الدعم المقدم للمديرين الفنيين، ومع تخطيط التنفيذ الذي تضطلع به الأقاليم. ويتيح ذلك لكل إقليم أن يأخذ في الاعتبار عند تخطيط تنفيذ المبادرات احتياجاته الفريدة مثل النمو المتوقع، وحجم الحركة الجوية، والبيئة التشغيلية في الإقليم، فضلاً عن عوامل أخرى تشمل الموارد المتاحة والأولويات الإقليمية واحتياجات الدول.

٢-٢ يعني هذا التفاعل العالمي-الإقليمي-الوطني أن الأولوية تُمنح لمبادرات مختلفة على مستوى العالم وأن تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية يتم بوتيرة مختلفة. تتيج ميزة هذا النهج مرونة وسرعة في تخطيط التنفيذ على الصعيد الإقليمي. ويتمثل الجانب السلبي في أنه عند تنفيذ التحسينات التشغيلية وفق جداول زمنية مختلفة بين الأقاليم، فإن قابلية التشغيل البيئي للنظم وتنسيق الإجراءات بين الأقاليم سيزدادان صعوبة.

٣-٢ وتختلف المبادرات والمواعيد الزمنية للنشر التي تحددها المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ حسب الوضع في كل إقليم بسبب البيئة التشغيلية والاحتياجات والقيود والفرص. وقد يكون هناك أيضاً تباين بين خطط التنفيذ والتقدم المحرز

في التنفيذ. ونتيجة لذلك، من المحتمل أن يواجه مستخدمو المجال الجوي الذين يعبرون الحدود الإقليمية تحديات في التشغيل البيني والتوافق بين الأنظمة في المستقبل.

٤-٢ بالإضافة إلى ذلك، فإن تطور نظام الملاحة الجوية مبني على مفهوم "الإدارة استناداً للمسار"، مما يتطلب الوصول إلى المعلومات التي يتم تبادلها في الوقت المناسب وبدقة. وتعد موافقة المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية على التوصية بالانتقال إلى "خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية" (FF-ICE) بحلول عام ٢٠٣٤ خطوة إيجابية. ويمثل ذلك نهجاً لتنفيذ إحدى المبادرات وفقاً لمواعيد زمنية محددة على الصعيد العالمي، مما يسهل بدوره على الجهات المعنية في كل إقليم التخطيط لأنشطتها التنفيذية ورصد التقدم المحرز في تنفيذها.

٥-٢ ولزيادة تعزيز قابلية التشغيل البيني والتوافق، ينبغي أيضاً اتباع نهج بين إقليمين أو أكثر من الأقاليم المجاورة في تحديد المبادرات الشاملة للأقاليم. وقد يستلزم ذلك ما يلي:

(أ) تبادل خطط التنفيذ في الأقاليم؛

(ب) تبادل التقدم المحرز في التنفيذ؛

(ج) تحليل الاحتياجات بين مختلف الأقاليم والتي ستأخذها الأقاليم في الاعتبار عند التخطيط لتنفيذها.

٦-٢ وللمضي قدماً، هناك حاجة أيضاً إلى تعزيز الوضوح في أدوار الجهات المعنية مثل الإيكاو والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والدول في تخطيط وتنفيذ المبادرات عبر الأقاليم.

— انتهى —