



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٣: التخطيط العالمي للسلامة الجوية والملاحة الجوية

الأطر الزمنية المناسبة لوضع منهجية للتخطيط وتنفيذ متطلبات الحلول الفنية والتشغيلية المنصوص عليها في خطط الملاحة الجوية

(ورقة مقدمة^١ من بيرو وبدعم من الدول الأعضاء^٢ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)

الموجز التنفيذي

تُحلّل ورقة العمل هذه التحديات التي تواجهها بيرو في مواءمة خططها الوطنية للملاحة الجوية مع الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، مع الأخذ في الاعتبار أن خططها تستند إلى الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، في حين اعتمدت الإيكاو بالفعل قبل طبعتها السابعة وستتظر هذه الدورة من الجمعية العمومية في إقرار الطبعة الثامنة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) تأييد المقترح الوارد هنا لتمديد الأطر الزمنية لتحديث الخطط الوطنية للمتكمين من التنفيذ الفعال والمنسق والمتوافق لعناصر حزمة التحسينات في منظومة الطيران بالتنسيق مع مجتمع الطيران في الدولة والصناعة على الصعيدين الوطني والعالمي؛

(ب) الطلب من الإيكاو تكثيف جهودها لتوفير وثائق الخطة العالمية للملاحة الجوية باللغات الرسمية الست للمنظمة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية"
الآثار المالية:	تترتب على تنفيذ التكنولوجيات و/أو التحسينات الجديدة في مجال الملاحة الجوية آثار مالية كبيرة على الإدارات من حيث الموظفين والتدريب والأدلة والإجراءات وما إلى ذلك.
المراجع:	الملحق التاسع عشر – "إدارة السلامة" الملحق العاشر – "اتصالات الطيران"

^١ قدمت بيرو النسخة باللغة الإسبانية.

^٢ بليز وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وأوروغواي.

الوثيقة Doc 10140، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٢٠١٩/١٠/٤)	
الوثيقة Doc 10115، "تقرير المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية"	
الوثيقة Doc 9750، "الخطة العالمية للملاحة الجوية"	
ورقة العمل AN-Conf/14-WP/12 "الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية"	

١- المقدمة

١-١ شهدت الخطة العالمية للملاحة الجوية تطوراً ملحوظاً عن طبعتها الأولى، لا سيما بعد التحول من خطة الملاحة الجوية - لإقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية (الوثيقة Doc 8733) إلى نهج معياري قائم على حزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU). وقد أُرست الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية أسس إطار العمل لهذه الحزمة. ومع ذلك، فقد قدمت الطبعة السابعة، التي اعتُمدت في عام ٢٠١٩، هيكلًا أكثر تركيزاً على الأداء، يتضمن تحسينات تكنولوجية مثل إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM) والإدارة المرنة للمجال الجوي، بالإضافة إلى المواءمة المعززة مع الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٢-١ وافقت الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها التاسعة والثلاثين على توسيع دورة حياة الخطة العالمية للملاحة الجوية من خلال إدخال تحديثات طفيفة مدتها ثلاث سنوات وتحديثات رئيسية مدتها ست سنوات، حسب الاقتضاء، لضمان الاستقرار.

٣-١ وتُتَرح مسودة الطبعة الثامنة، التي ستُنتظر فيها الجمعية العمومية في دورتها الثانية والأربعين، زيادة التركيز على المرونة التشغيلية ورقمنة إدارة الحركة الجوية والمواءمة مع أهداف التنمية المستدامة، بما في ذلك طرح مؤشرات جديدة. وتُشكّل هذه التحديثات المستمرة تحدياً لدول مثل بيرو، تحتاج إلى تكييف خططها الوطنية ضمن أطر زمنية أقصر باستمرار، وتعاني من محدودية في قدرتها على تنفيذ جميع الأنشطة ذات الصلة كل ثلاث سنوات.

٤-١ وتُوفّر الخطة العالمية للملاحة الجوية إطاراً استراتيجياً وفنياً لتوجيه الدول في تطوير أنظمة الملاحة الجوية لديها. وتسعى التحديثات المنتظمة للخطة العالمية للملاحة الجوية إلى دمج الابتكارات التكنولوجية ومواكبة تطور حركة الملاحة الجوية العالمية. ومع ذلك، تواجه دول مثل بيرو تحديات مؤسسية وفنية تعوق تحديث وتنفيذ الطبقات الجديدة من الخطة العالمية للملاحة الجوية في الوقت المناسب، مما يُخلف فجوة في تحقيق الأهداف العالمية.

٢- المناقشة

١-٢ اعتبارات تتعلق بوتيرة التعديلات: الخطة العالمية للملاحة الجوية، والخطة الإقليمية، والخطة الوطنية

١-١-٢ نشرت بيرو خططها الوطنية للملاحة الجوية في عام ٢٠١٨ بناءً على الطبعة السادسة من الخطة العالمية. وكان من المقرر تحديثها في عام ٢٠٢٥ لتضمن إرشادات الطبعة السابعة. ومع ذلك، بحلول وقت نشرها، ستكون قد تجاوزها الزمن مقارنةً بالطبعة الثامنة.

٢-١-٢ وفي حين عُرضت الطبعة السابعة من الخطة الوطنية للملاحة الجوية على الجمعية العمومية الحادية والأربعين مع إدخال تحديثات طفيفة، فإن تعديل الطبعة الثامنة يُدخل مقاييس بيئية جديدة تتعلق بالهدف الطموح الطويل الأجل وجوانب السلامة، بالإضافة إلى اعتبارات جديدة تتعلق بالمرونة. بالإضافة إلى ذلك، جرى تحسين إطار عمل أداء الخطة الوطنية للملاحة الجوية لتسهيل التنفيذ. ولا ينبغي اعتبار هذه التغييرات طفيفة.

٢-١-٣ ونظراً لوتيرة تحديثات الخطة العالمية للملاحة الجوية (٢٠١٣، ٢٠١٦، ٢٠١٩ والطبعة الجديدة لهذا العام)، تجد بيرو صعوبة في الامتثال لدورة الاستعراض الوطني، والتي تستغرق عادة من ٤ إلى ٦ سنوات، نظراً للإجراءات الإدارية والتشاور مع الجهات المعنية والتنسيق مع مقدم خدمات الملاحة الجوية.

٢-٢ الجوانب التنفيذية لخطة الوطنية للملاحة الجوية

٢-٢-٢ من الجوانب المهمة الأخرى ندرة الموارد البشرية ذات المعرفة والدراية اللازمتين في مجال الملاحة الجوية. ويضطلع موظفو هيئة الطيران المدني المشاركون في هذه العملية أيضاً بمهام أخرى ولا يعملون عليها بدوام كامل.

٢-٢-٢ وبمجرد اكتمال التخطيط، يتولى الموظفون أنشطة النشر ويقومون بإعداد وثائق متنوعة لدعم التنفيذ. وتشمل مسؤولياتهم مجالات متعددة، بما في ذلك التكنولوجيات الجديدة، ومنهجيات إدارة المشاريع، واستخدام المؤشرات، وفي كثير من الحالات، يقودون أيضاً مجموعات اتصال لتحقيق التنفيذ المأمون والمتناسق والقابل للتشغيل البيئي بالتعاون مع مقدمي خدمات الملاحة الجوية والقطاع ككل.

٢-٢-٣ وتتطلب كل نسخة جديدة من الخطة العالمية للملاحة الجوية استعراض جوانب مختلفة من الخطط الإقليمية والوطنية والمؤسسية، بما في ذلك:

(أ) **مرحلة التخطيط.** عند اعتماد طبعة جديدة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، تُوزَّع على جميع الدول الأعضاء بلغاتها الخاصة، مصحوبة بالأساس المنطقي ذي الصلة بكل تعديل. بعد ذلك، تُنظَّم المكاتب الإقليمية حلقات عمل لنشر التغييرات وضمان فهمها من قِبل السلطات المعنية في كل دولة، والتي بدورها تُنقل المعلومات إلى هيئات الطيران المدني التابعة لها، ومُقدَّمي خدمات الملاحة الجوية، ومُشغلي الطائرات، ومجتمع الطيران عامةً. وبمجرد إنجاز ذلك، تقع على عاتق مجتمع الطيران في كل دولة مسؤولية تعديل الخطط الوطنية بشكل تعاوني حسب الاقتضاء.

(ب) **مرحلة التنفيذ.** تهدف هذه المرحلة إلى تنفيذ وحدات حزمة تحسينات منظومة الطيران ذات الصلة. وتتضمن كل حزمة جديدة من حزم تحسينات منظومة الطيران استعراض الخطط الإقليمية والوطنية والمؤسسية، بما في ذلك:

(١) نشر خطط التحديث؛

(٢) شراء نظام الاتصالات والملاحة والملاحة/إدارة الحركة الجوية؛

(٣) التدريب الفني المُتخصص؛

(٤) وضع الإجراءات والأدلة؛

(٥) التعديل التنظيمي والتشغيلي؛

(٦) استعراض خطابات الاتفاق.

٢-٢-٤ تهدف الخطة العالمية للملاحة الجوية والإيكارو إلى ضمان التشغيل البيئي لتكنولوجيات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) لإدارة الحركة الجوية. ومع ذلك، فإن التحديثات المتكررة للخطة العالمية للملاحة الجوية تمنع الدول والأقاليم من تكييف خططها للملاحة الجوية وتحقيق التنفيذ المنسق والقابل للتشغيل البيئي، وهو ما يتعارض مع المبادئ الأساسية للخطة العالمية للملاحة الجوية ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٣-٢ الوصول المنصف إلى المعلومات لجميع الدول - اللغات التي تقدم بها المعلومات

١-٣-٢ في الدورات السابقة للجمعية العمومية، أبرزت بعض الدول - على سبيل المثال، المملكة العربية السعودية نيابةً عن دول المنظمة العربية للطيران المدني في ورقة العمل A41-WP/148 - أهمية دعم تحديثات الخطة العالمية للملاحة الجوية بمواد إرشادية ودراسات حالة للسماح بالتخطيط المناسب، وعلى وجه الخصوص، لضمان التنفيذ السليم على المستويين الإقليمي والوطني.

٢-٣-٢ ومن المهم ملاحظة أنه حتى اليوم، لا يتوفر الكثير من المعلومات على موقع الخطة العالمية للملاحة الجوية إلا باللغة الإنجليزية. ويمثل ذلك تحدياً للدول غير الناطقة باللغة الإنجليزية، خاصة فيما يتعلق بالتكنولوجيات والمصطلحات والمفاهيم والتعريفات الجديدة.

٣-٣ الخلاصة

١-٣ تُدعى الجمعية العمومية إلى النظر في جدوى تمديد الأطر الزمنية لتحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية لإتاحة الوقت الكافي للإيكاء، من خلال هيئاتها المعنية، لإعداد الوثائق الداعمة بجميع لغاتها الرسمية. ومن شأن ذلك أن يُمكن المكاتب الإقليمية من تعميم المواد بفعالية على الدول، التي يمكنها بدورها دمج الخطة العالمية للملاحة الجوية في خططها الوطنية بالتعاون مع مجتمع الطيران، مما يضمن التنفيذ على الوجه السليم.

— انتهى —