



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٢: الملاحة الجوية - السياسة العامة

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

(ورقة مقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي ودولة الأعضاء^١ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢؛ ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول))

الموجز التنفيذي

تتيح خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية، جنباً إلى جنب مع حزم التحسينات في منظومة الطيران، إطاراً واضحاً لمساعي التحديث الحالية والمقبلة في مجال إدارة الحركة الجوية، مع تركيز جلي على الأداء والتشغيل البيئي. وتدعم الدول والمنظمات التي تقدم هذه الورقة الخطة العالمية المقترحة للملاحة الجوية وقد عملت فعلاً على تنسيق خططها الوطنية معها. غير أن هناك بعض المواصفات الهامة التي لم تدرج في الخطة العالمية نفسها وينبغي إتاحتها من خلال وسيلة إلكترونية مناسبة، كما يلزم تحديث الخطة العالمية إذا أريد لها أن تستمر كأداة مرجعية هامة.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية ما يلي:

(أ) إقرار النسخة الرابعة المقترحة من الخطة العالمية؛

(ب) الإيعاز إلى الايكاو بإيلاء الاعتبار اللازم للمقترحات الواردة في الجزء ٣ من هذه الورقة بخصوص العثور على سبل لتعزيز الخطة العالمية في الإصدار القادم، بوسائل تشمل إبراز مركزها المرجعي وإيضاح الإجراء الرسمي لتحديثها وإعداد خريطة الطريق اللازمة لتوحيدها وحالة نسخها الإلكترونية ووثائق الدعم المتاحة على الشبكة، وإتاحة السبل اللازمة لاستعراض الأولويات والتبادل المنتظم للمعلومات بين الدول والمنظمات الدولية التي تنفذ خطتهاً رئيسية لتطوير إدارة الحركة الجوية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية، نسخة عام ٢٠١٣ المعروضة على الجمعية العمومية الوثيقة Doc 10007، تقرير المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، إيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، لتوانيا، لكسمبرغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

١- المقدمة

١-١ تتيح خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية (الخطة العالمية)، جنباً إلى جنب مع حزم التحسينات في منظومة الطيران، إطاراً واضحاً لمساعي التحديث الحالية والمقبلة في مجال إدارة الحركة الجوية. وأهم ما في الخطة العالمية تركيزها على قدرة نُظُم إدارة الحركة الجوية على تحقيق مستويات أداء تلبي احتياجات الدول ومستخدمي المجال الجوي، والأهمية التي توليها لضمان التشغيلي البيني العالمي. وتُعرض على الدورة الحالية للجمعية العمومية نسخة منقحة من الخطة العالمية (Doc 7050) للمصادقة عليها. وتدعم هذه الورقة المصادقة على الخطة العالمية وتقدم بعض المقترحات لإدراجها في الإصدارات المحدثة اللاحقة من الخطة العالمية.

٢- المصادقة على الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها إطاراً عالمياً

١-٢ تعرب الدول والمنظمات التي تقدم ورقة العمل هذه عن دعمها الشديد للخطة العالمية المقترحة واستخدامها المنشود. وترى أن أهدافها والنهج الذي تعتمد عليه يتسقان مع الجهود التي تبذلها هذه الدول والمنظمات ذاتها، وأن الوحدات التي تتألف منها حزم التحسينات في منظومة الطيران تشكل عناصر أساسية من التحسينات التشغيلية التي قد تقتضيها جوانب معينة من مجالاتها الجوية. وقد تم بالفعل تنسيق الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية مع الخطة العالمية.

٣- إدامة الخطة العالمية وتحسينها

١-٣ إن نسخة الخطة العالمية المعروضة على الجمعية العمومية لاعتمادها هي وثيقة تخطيط مفيدة وعملية للغاية، وهي تشكل جزءاً من عملية تخطيط منهجي تشترك فيها الايكاو والأقاليم والدول. وشأنها شأن أي وثيقة تخطيط أخرى، تحتاج هذه الوثيقة إلى تحديثها وتضمينها إحالات مرجعية إلى حيث يمكن الحصول على معلومات أكثر تفصيلاً لتوجيه تنفيذها.

٢-٣ وتنعكس هذه الاعتبارات في النسخة الحالية من الخطة العالمية ولكن ليس على الوجه الأمثل. فمفهوم حزم التحسينات في منظومة الطيران، على سبيل المثال، أدرج في الملخص التنفيذي وفي المرفق ٢، وليس في متن الوثيقة ذاتها. كما أن خريطة الطريق المقترحة لتوحيد المقاييس المدرجة في المرفق ٢ يمكن إضافتها كذلك في النص الرئيسي. ومن جهة أخرى فإن الأولويات المشار إليها في النص الرئيسي للخطة العالمية تشير بشكل رئيسي إلى الملاحة القائمة على الأداء، فيما يتناول المرفق ٢ أولويات إضافية تتعلق بوحدة وحزم التحسينات. وهذه الأولويات تقتضي أيضاً تناولها في النص الرئيسي للخطة العالمية في نسختها القادمة.

٣-٣ ويُقترح أن تشرع الايكاو دون إبطاء في عملية الإدامة/التحديث المقررة كل ثلاث سنوات للخطة العالمية والوارد وصفها في المرفق ١ من هذه الخطة، مع إتاحة متسع واضح في هذه العملية لمدخلات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والدول والمنظمات التي لديها برامج رئيسية في مجال إدارة الحركة الجوية. كما ينبغي، في إطار الخطة العالمية، أن تعكس برامج العمل السنوية للايكاو استعراضات هذه الخطة استناداً إلى المدخلات المذكورة، وإن ظلت التغييرات الرسمية الرئيسية محصورة في نطاق استعراض الثلاث سنوات.

٤-٣ وفي حين أُقرت الايكاو بالحاجة إلى تخطيط العمل لوضع ممارسات وتوصيات دولية ومواد إرشادية لدعم تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية وحزم التحسينات في منظومة الطيران، فإن العمل على خريطة الطريق اللازمة لذلك ينبغي أن يبدأ فوراً من أجل ضمان توفرها في النسخة القادمة من الخطة العالمية التي تتناول عمل الايكاو في مجال التوحيد القياسي. وينبغي أن تنعكس الحاجة إلى التوحيد في برامج عمل الايكاو كذلك، لأن إعداد ممارسات وتوصيات دولية جديدة قد يستغرق وقتاً، ومن شأن وضع خريطة طريق في هذا المجال أن يتيح لمحة عن احتياجات التخطيط للحزمتين ٢ و٣، مما يضيف المزيد من الشفافية على العمل الذي ترمع الايكاو القيام به في المستقبل ويمكن الدول والمنظمات والقطاع من تنظيم دعمها للايكاو على النحو الأمثل.

٥-٣ وتتمثل مسألة ذات أهمية خاصة للدول والمنظمات في القدرة على استباق أي طلبات من الايكاو على صعيد الدعم اللازم خارج النطاق الذي يتيح التخطيط الإقليمي والعمل المتخصص في إطار أفرقة الخبراء والترتيبات الأخرى. فكما تبين بوضوح من المناقشات التي دارت في مؤتمر الايكاو الأخير للملاحة الجوية، فغن الخطة العالمية هي ثمرة دراسة وتحليل الكثير من البيانات واستيعابها بشكل كامل يتطلب جهداً ليس باليسير. وفي هذا الصدد يُرجى من الايكاو تنظيم أفرقة خبراء مناسبة على الصعيد الإقليمي في أسرع وقت ممكن بعد انعقاد الجمعية العمومية.

٦-٣ ويتوخى المرفق ٣ من الخطة العالمية مجموعة من الوثائق المتاحة إلكترونياً. وهي بالفعل وسيلة قيمة جداً للحصول على مواد مرجعية أكثر تفصيلاً، وهو جهد مرحب به جداً مع التسليم بأنه ليس جهداً يسيراً بدوره. وسيتعين على الايكاو أن تشير بوضوح إلى أي المواد المتاحة إلكترونياً لها صفة رسمية ومجالات استخدامها^٣.

٧-٣ وتنتظر الخطة العالمية إلى الأفرقة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ بشكل رئيسي لتنفيذ الخطة العالمية/حزم التحسينات. غير أن تطوير العمل على هذه التكنولوجيات والمفاهيم الجديدة سيستمر في مجالات أخرى وسيؤثر على خرائط الطريق ومواصفات الوحدات والحزم. ولذا فإن تنسيق هذا الجهد على صعيد عالمي يظل مسألة هامة تقتضي تدخلات مباشرة من الدول والمنظمات والقطاع عند اللزوم. وفي هذا السياق، يتعين اعتماد إجراء رسمي لتحديث مواصفات حزم التحسينات التي أعدها قبل انعقاد مؤتمر الملاحة الجوية الأخير فريق فني مخصص ولم تتضمن الخطة العالمية منها سوى ملخصاً قصيراً.

٨-٣ وأخيراً، من المفيد مراجعة الأولويات سنوياً على أساس المشورة المقدمة من لجنة الملاحة الجوية كلما استدعت تقارير الرصد ذلك أو بطلب مباشر من الدول والمنظمات وأصحاب المصلحة، على أن تظل أي مراجعة في نطاق الخطة العالمية بطبيعة الحال.

٤ - الخلاصة

١-٤ يُرجى من الجمعية العمومية ما يلي:

(أ) إقرار النسخة الرابعة المقترحة من الخطة العالمية؛

(ب) الإيعاز إلى الايكاو بإيلاء الاعتبار اللازم للمقترحات الواردة في الجزء ٣ من هذه الورقة بخصوص العثور على سبل لتعزيز الخطة العالمية في الإصدار القادم، بوسائل تشمل إبراز مركزها المرجعي وإيضاح الإجراء الرسمي لتحديثها وإعداد خريطة الطريق اللازمة لتوحيدها وحالة نسخها الالكترونية ووثائق الدعم المتاحة على الشبكة، وإتاحة السبل اللازمة لاستعراض الأولويات والتبادل المنتظم للمعلومات بين الدول والمنظمات الدولية التي تنفذ خططاً رئيسية لتطوير إدارة الحركة الجوية.

- انتهى -

^٣ خرائط الطريق التكنولوجية المشار إليها في المرفق ٥ من الخطة العالمية، على سبيل المثال، تتيح عرضاً مبسطاً لأسبابها والمواد المتعلقة بها التي تم جمعها. وينبغي أن تقدم أفرقة الخبراء المعنية مثل هذه العروض بشكل منتظم وأن تتسق هذا الجهد فيما بينها.