



## الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير

عن

البند ٣٢ من جدول الأعمال

المادة المرفقة عن البند ٣٢ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها على نظر اللجنة الفنية.



### البند ٣٢ من جدول الأعمال: الملاحة الجوية - السياسة العامة

١-٣٢ في إطار هذا البند، أقرت اللجنة بالحاجة إلى تأييد الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) كما نظرت في الوقت نفسه في مقترحات لتعزيز الخطة من خلال: الاستغلال الأفضل للفرص المتاحة في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٥ لتقاسم العمل مع المنظمات الأخرى؛ وإبراز مركزها المرجعي وحالة الخطة العالمية للملاحة الجوية وموارد هذه الخطة المتاحة على شبكة الانترنت؛ والاتفاق على اتخاذ إجراءات رسمية للمواظبة على تحديثها؛ ووضع خارطة طريق لتوحيدها؛ وإتاحة السبل لاستعراض الأولويات والتبادل المنتظم للمعلومات بين الدول والمنظمات الدولية التي تنفذ خططاً رئيسية لتطوير إدارة الحركة الجوية. وقد تم تغطية هذه الاقتراحات وغيرها في عدد من ورقات العمل.

٢-٣٢ ودعت كل من الورقة A38-WP/39، المقدمة من المجلس، والورقة A38-WP/81، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، والورقة A38-WP/135، المقدمة من الولايات المتحدة، بشكل صريح إلى إقرار الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها التوجه الاستراتيجي للملاحة الجوية العالمية، بينما أشارت غيرها من الأوراق إلى ذلك ضمناً من خلال اقتراح سبل لتحقيق أهداف الخطة العالمية للملاحة الجوية مع مواصلة تحديثها.

٣-٣٢ واستعرضت اللجنة الورقة A38-WP/79، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وأشارت إلى التحدي الكامن في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، واقترحت بأن تقوم الايكاو بتحسين ترتيبات عملها لتحديد أولويات أنشطتها من أجل دعم الخطة العالمية للملاحة الجوية بشكل أفضل. وقدمت الورقة أيضاً مجموعة من الأولويات المقترحة. وشملت الأساليب المقترحة لتحسين ترتيبات العمل بما يحقق أفضل استخدام ممكن للخبرات في قطاع الطيران والأفرقة المعنية الأخرى، وخاصة تلك الموجودة في الأقاليم، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٥. وأقترحت وسائل عدة لتحقيق ذلك بما يشمل تشكيل أفرقة أصغر متعددة الاختصاصات تضع قواعد وتوصيات دولية رفيعة المستوى ذات أولويات تحدها مندييات التوحيد القياسي.

٤-٣٢ وناقشت اللجنة الورقة A38-WP/81، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية للاضطلاع بما يلي: وضع خارطة طريق للتوحيد التي تراعي أيضاً احتياجات الحزمتين ٢ و٣ من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)، لإدراجها في الطبعة القادمة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛ وإنشاء عملية صيانة الخطة العالمية للملاحة الجوية الواردة في المرفق ١ (بالخطة العالمية للملاحة الجوية)؛ ووضع قائمة جرد للمعايير على الشبكة لدعم الخطة العالمية للملاحة الجوية والتي توضح أيضاً صفتها الرسمية وتشمل اتخاذ إجراء لتحديث توصيفات وحدات الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٥-٣٢ وبعد استعراض الورقة A38-WP/135، المقدمة من الولايات المتحدة، أعربت اللجنة عن رأي مفاده أنه ينبغي تحديد أولويات المعايير الحرجة من أجل تحقيق فوائد حزم التحسينات في منظومة الطيران في الوقت المناسب، في حين تقترح مجموعة من الأولويات. كما شجعت الورقة الايكاو على العمل مع المكاتب الإقليمية للايكاو والدول الأعضاء لتنفيذ أكثر حزم التحسينات في منظومة الطيران ملائمة لكل إقليم.

٦-٣٢ ودعت الورقة A38-WP/194، المقدمة من الصين، الايكاو إلى ما يلي: أن تدعم خطة الإدارة المتكاملة للحركة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ؛ وأن تقدم الإرشادات والمساعدة إلى إقليم آسيا والمحيط الهادئ، لا سيما إلى الدول النامية

لتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران؛ وبدء العمل بشأن متطلبات الاستخدام التلقائي لنظم إدارة الحركة الجوية كما سبق تحديده في خطة الإدارة المتكاملة للحركة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ.

٣٢-٧ وناقشت اللجنة الورقة A38-WP/274، المقدمة من اليابان، وتقدم وصفا عن عملية تحديث إدارة الحركة الجوية في اليابان المعروفة بالإجراءات التعاونية لتحديد نظم الحركة الجوية (نظام CARATS)، التي تتماشى مع الخطة العالمية للملاحة الجوية. وتوضح هذه الورقة النهج الذي تتبعه اليابان فيما يخص نظام CARATS والذي يشمل التنسيق والتعاون مع جميع الجهات المعنية. وتوضح الورقة أيضا أن التقدم سيتوقف على تحديد آلية التكاليف والمنافع بالنسبة لكل عنصر من عناصر حزمة التحسينات في منظومة الطيران وبالتالي تحقيق الاتفاق في هذا الشأن مع الجهات المعنية. ولتحقيق ذلك بشكل فعال، تحث الورقة A38-WP/274 الايكاو على تقديم مزيد من المعلومات عن العناصر التي تشكل كل حزمة من حزم التحسينات في منظومة الطيران وفقا للطريقة المتبعة في تحديد التكاليف والمنافع ورصد التقدم المحرز في كل عنصر من العناصر.

٣٢-٨ ولاحظت اللجنة أنه جرى بالفعل تقديم معظم مقترحات العمل، غير أن بعض المقترحات الواردة أعلاه سيحال على مجلس الايكاو لإمعان النظر فيها مع مراعاة المسائل المتعلقة بالميزانية.

٣٢-٩ واستعرضت اللجنة الورقة A38-WP/218، المقدمة من الاتحاد الروسي. وهذه الورقة التي حظيت بدعم من اللجنة، تتناول الحاجة إلى اتفاق عالمي بشأن مبادئ وتوحيد وتنسيق إدارة المعلومات على نطاق المنظومة. وعلمت اللجنة أنه قد جرت بالفعل مناقشات داخل الايكاو بشأن تشكيل فريق خبراء يُعنى بإدارة المعلومات على نطاق المنظومة وسيُكلف بهذا العمل. ووفقا لذلك، وافقت اللجنة على إحالة التوصية الواردة في الورقة A38-WP/218 إلى مجلس الايكاو لإمعان النظر فيها.

٣٢-١٠ وناقشت اللجنة الورقة A38-WP/278، المقدمة من لجنة الملاحة الجوية المشتركة بين الدول، والورقة A38-WP/283، المقدمة من الاتحاد الروسي. واقترحت الورقتان إعداد وتوحيد نظام لسلامة الرحلات الجوية من الاضطراب الظلي، يوضح المزايا والمكونات الأساسية لهذا النظام. بالإضافة إلى ذلك، طلبت الورقة A38-WP/283 إضافة وحدة جديدة إلى الحزمة رقم ١ من حزم التحسينات في منظومة الطيران والتي لاحظت اللجنة أنه يمكن مراعاتها عند إعداد الطبعة المقبلة من الخطة العالمية للملاحة الجوية. ووافقت اللجنة على تقديم مقترح نظام سلامة الرحلات الجوية من الاضطراب الظلي إلى المجلس مع ملاحظة أن أي قرار يخص إعداد القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بهذا النظام ينبغي أن يكون رهنا بعمليات تقييم الآثار الاقتصادية والفنية والتشغيلية الناشئة عن الصيغة النهائية المقترحة لمفهوم وهيكل نظام سلامة الرحلات الجوية من الاضطراب الظلي.

٣٢-١١ وفي ضوء استعراض الورقة A38-WP/310، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات، بشأن الملاحة القائمة على الأداء فيما يخص إشراك المطارات في عملية تخطيط طرق الملاحة القائمة على الأداء، أعربت اللجنة عن دعمها للتوصية الواردة في الفقرة ٢-٦ وقرار الجمعية العامة للمجلس الدولي للمطارات الصادر في هذا الشأن على النحو المبين في المرفق بهذه الورقة. وستأخذ الايكاو في الاعتبار المسائل المتعلقة باستشارة المطارات ومشاركتها في عملية تخطيط الملاحة القائمة على الأداء.