



المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

البند رقم ١ من جدول الأعمال: المسائل الاستراتيجية التي تعالج موضوع التكامل بين النظم وتشغيلها البيئي وتنسيقها، وصولاً إلى مفهوم "المجال الجوي الواحد" للطيران المدني الدولي
١-١: الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) — إطار التخطيط العالمي

منهج إستراتيجي من أجل تحديث شبكة إدارة الحركة الجوية

(ورقة مقدمة من رئاسة الاتحاد الأوروبي بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه؛
والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني^٢؛ والدول الأعضاء في المنظمة
الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكنترول))

الموجز التنفيذي

يجري حالياً إعداد مفاهيم ونظم لتحديث إدارة الحركة الجوية في أقاليم عديدة من العالم. وأنه لأمر أساسي أن تعمل الايكاو على ضمان التشغيل البيئي وتحسين أداء إدارة الحركة الجوية، إلى جانب التشجيع على تنفيذ المفاهيم الرئيسية. والإطار الذي تستخدمه الايكاو لتحقيق ذلك هو الخطة العالمية للملاحة الجوية، المكونة من استراتيجية محددة وحزم التحسينات والتخطيط الإرشادي. وتصف هذه الورقة الاحتياجات الرئيسية وتقدم توصيات للايكاو من أجل العمل في المستقبل.
الإجراء: يرد الإجراء المطلوب من المؤتمر في الفقرة ٥.

١- المقدمة

١-١ يجري في أوروبا حالياً إنشاء الأجواء الأوروبية الموحدة (SES) من أجل تحسين نظام الملاحة الجوية، وبالأخص نظام إدارة الحركة الجوية. وتتفاوت درجات الأداء المطلوب والاختلافات تبعاً لكل إقليم فرعي محدد في أوروبا وتتوقف الحاجة الملحة لإعداد إجراءات وتكنولوجيات جديدة أو مكيفة على النمو العام للحركة الجوية وعلى متطلبات محلية أو دون إقليمية محددة. ولا يقتصر نطاق الأجواء الأوروبية الموحدة على الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي: إذ يجري السعي لتحقيق تعاون فعال مع الدول والأقاليم الأخرى المجاورة للاتحاد الأوروبي من أجل تحقيق شبكة طيران كفوءة ونظام عالي الأداء لإدارة الحركة الجوية.

٢-١ ويُفترض في تحديث مفاهيم ونظم إدارة الحركة الجوية أن يسهم في أداء أفضل لنظام إدارة الحركة الجوية من حيث القدرة، والكفاءة، والسلامة، والأثر على البيئة. ويتم هذا التحديث في أوروبا في نطاق الأجواء الأوروبية الموحدة وبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الموحد (SESAR). وبالنظر لأن أقاليم أخرى تواجه حالات مماثلة، تتناول هذه الدراسة بعض المسائل الاستراتيجية التي يُعتبر عمل الايكاو أساسياً بالنسبة إليها لتحقيق تشغيل بيئي وأداء محسّن على الصعيد العالمي.

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، إيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبورغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد والمملكة المتحدة. وتشارك كل هذه الدول الـ ٢٧ أيضاً في عضوية المؤتمر الأوروبي للطيران المدني.

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

٣-١ وتدعو الحاجة أيضاً للتعاون على المستوى العالمي لتحقيق تشغيل بيني وأداء محسن على الصعيد العالمي. وينعقد المؤتمر في الوقت المناسب ويتيح الفرصة للعمل معاً على تطورات جديدة ضمن إطار الايكاو. ويُفترض في هذا الإطار ألا يقتصر على حزم التحسينات في منظومة الطيران مع وحداتها المكونة فقط، بل أن يتناول أيضاً استراتيجية وخطة تتناول كيفية تحقيق التطورات المستقبلية ونشرها.

٤-١ تقدم ورقة العمل هذه نظرة استراتيجية شاملة؛ ويتم تغطية جوانب عديدة بمزيد من التفصيل في أوراق عمل منفصلة في نطاق بنود محددة من جدول الأعمال.

٢- الاحتياجات الأساسية للتوحيد القياسي

١-٢ تشكل الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية المرجع الأوروبي الوحيد للركيزة الفنية لبرنامج الأجواء الأوروبية الموحدة^٣. وهي بمثابة النظير الأوروبي لخطة الملاحة الجوية العالمية^٤. وفي نطاق مجمل العمل، يرد أدناه تفصيل بعض مجالات أولوية التوحيد القياسي في أوروبا من أجل دعم التغييرات التشغيلية الأساسية في الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية. وقد تم تحديدها بحيث تقي باحتياجات الأداء وتعريفها بأنها توفر منافع أداء كبيرة و/أو تغييراً أساسياً في اتجاه تنفيذ المفهوم المطلوب.

٢-٢ العناصر الأساسية هي التالية:

- ١- تزامن الحركة: عمليات أولية لمسار رباعي الأبعاد + تحديد وقت الوصول (CTA) - تكامل إدارة عمليات الوصول وإدارة عمليات المغادرة (AMAN DMAN) وامتداد أفق عمليات إدارة الوصول؛
- ٢- إدارة مسار رباعي الأبعاد: إدارة مسار من خلال استخدام مسار عمل/مهمة - نظام تشغيل بيني مع مشاركة في بيانات جو/أرض وأرض/أرض - توجيه حر؛ شبكات سلامة محمولة في الجو وعلى الأرض؛
- ٣- إدارة الشبكة (تخطيط عمليات الشبكة)، باستخدام تخطيط مسار عمل/مهمة مقدمي خدمات المجال الجوي ودمج تخطيط عمليات المطار لإدارة المجال الجوي وتدفقات الحركة الجوية؛
- ٤- إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM): تبادل نماذج المعلومات والخدمات، تخطيط نماذج المعلومات والخدمات على صعيد المنظومة، ومتطلبات الهيكل العام على شبكات قائمة على بروتوكول الانترنت؛
- ٥- تكامل المطار وإنتاجيته: تخطيط عمليات المطار (صنع القرار المتعلقة بالمطار بشكل جماعي A-CDM) وارتباطها بتخطيط رحلات مستخدمي المجال الجوي المدني والعسكري وتكاملها مع تخطيط عمليات الشبكة - تكامل إدارة الحركة الأرضية مع إدارة الوصول والمغادرة وشبكات السلامة في المطار؛
- ٦- إدارة التضارب والنظم الآلية: أدوات محسنة لدعم صنع القرار والملاحة القائمة على الأداء (PBN) - كشف التضارب وحله.

٣-٢ هناك أيضاً عناصر رئيسية أخرى في خطة الملاحة الجوية العالمية ومكونات حزم التحسينات في منظومة الطيران. والمؤتمر مدعو لاعتماد التطوير المتزايد لهذه العناصر الرئيسية. ويفترض في الايكاو أن تبدأ، خطوة خطوة، بإعداد الأحكام الضرورية لكي تكون متوفرة في الوقت المناسب وصولاً إلى حزم التحسينات في منظومة الطيران. وينبغي لتحديث الخطة الرئيسية أن يتناول المزيد من التكيف مع مكونات حزم التحسينات في الطيران في الايكاو لتسهيل هذا التعاون.

٤-٢ يمكن تحقيق التغييرات التشغيلية من خلال تغييرات في الإجراءات والنظم الفنية والعوامل البشرية، فضلاً عن تغييرات مؤسسية تشمل التوحيد القياسي والتنظيم. ويشمل التوحيد القياسي والتنظيم توفير السلامة على صعيد نظام الطيران بالكامل، في الجو وعلى الأرض على حد سواء.

٥-٢ لتحقيق التشغيل البيني العالمي، تدعو الحاجة إلى معايير الايكاو، بالأخص لوضع وتحديد خطة رحلة جوية بمسار رباعي الأبعاد ووضع نماذج معلومات لخدمات إدارة المعلومات على صعيد المنظومة. وتتطلب معظم التغييرات المقترحة في الخطة العالمية للملاحة الجوية أحكام الإيكاو المتعلقة بالمعايير أو المواصفات الفنية. وفي أوروبا تُعنى منظمات

^٣ يقوم برنامج الأجواء الأوروبية الموحدة على ٥ ركائز: الأداء، والسلامة، والتكنولوجيا، والمطارات، والعامل البشري.

^٤ AN-Conf/12-WP/36 الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية وحزم التحسينات في منظومة الطيران.

عديدة بهذه المسائل. وفي حالة تعدد الدول (مثل بلدان الايكاو وبلدان أوروبا) لا يكون مفترضاً أن تطبق جميع الدول مواصفات التوحيد القياسي بنفس الطريقة. وقد تدعو الحاجة لوضع قواعد شاملة. وفي أوروبا يتم وضع المزيد من القواعد لتحقيق التشغيل البيئي والتوحيد القياسي، بالنسبة لمواصفات فنية معرفة تعريفاً جيداً. ومن المفضل أن تقدم الايكاو دعمها بتوفير مواصفات مماثلة على المستوى العالمي. ومن بين الخيارات المطروحة أن يتم تضمين مواصفات قياسية موضوعية من قبل آخرين أو الرجوع إليها، شرط أن تتمكن الايكاو من ترتيب رجوع مناسب مع ضمانات لشفافية التحديثات ونوعيتها، والوصول إليها ورصدها.

٦-٢ يمكن لتطبيق المفاهيم والتكنولوجيات الجديدة أن يختلف بالنسبة لكل إقليم وحتى بالنسبة لتطبيقات محددة. وإنه لأمر أساسي مع ذلك، أن تقوم الايكاو بتطوير أحكامها في الوقت المناسب، عندما تدعو الحاجة إليها. وهذا يعني أن التنفيذ ينبغي أن يتماشى مع أحكام الايكاو إذا ومتى أراد إقليم أو دولة إدخال تطبيقات جديدة، وذلك من أجل ضمان الوفاء بمستلزمات التشغيل البيئي العالمي واحتياجات الأداء العالمي. لذلك فإن التخطيط والتنفيذ على المستويين الإقليمي والمحلي يشكلان نظيرين أساسيين للتخطيط على المستوى العالمي.

٣- الاستراتيجية

١-٣ التشغيل البيئي العالمي والأداء المحسن أساسيان بالنسبة لمستخدمي المجال الجوي. وباستطاعتها تعظيم المردود بالنسبة لاستثمارات مستخدمي المجال الجوي وترجمته الى منافع بالنسبة للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية.

٢-٣ يمكن ضمان التشغيل البيئي والأداء المحسن العالميين فقط عندما تصب جميع برامج أبحاث وتطوير إدارة الحركة الجوية الوطنية والمتعددة الجنسيات/الإقليمية وبرامج نشرها في اتجاه وتتماشى مع المرجع العالمي المحدد في الخطة العالمية للملاحة الجوية ومكونات حزم التحسينات في منظومة الطيران. ويُفترض بعملية فعالة من قبل الايكاو أن تضمن النقاط التغييرات المقترحة على المرجع العالمي في الوقت المناسب وتحليلها، ووضع الاستنتاجات بشأنها الى جانب ترجمتها الى تحديثات وفق دورة تحديث واضحة. ولهذا السبب فإن الايكاو مدعوة لإعداد نموذج عمل شامل لإدارة الحركة الجوية وهيكل عام لإدارة الحركة الجوية تعكسان المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. واعتماد المؤتمر للخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها إطاراً لعمل الايكاو أمر ضروري لتمكين الايكاو من مواصلة العمل على تنفيذها.

٣-٣ سيتم الربط بين الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية لسلامة الطيران. وليس من الضروري أن نكرر هنا نتائج مؤتمر الايكاو الرفيع المستوى بشأن السلامة (٢٠١٠). إذ يُفترض بمبادئ السلامة العامة أن تقود هي أيضاً الى خطة عالمية للملاحة الجوية. وبالتالي، يُفترض في أهداف الأداء أن تشجع على تطبيق أعلى المعايير المشتركة للسلامة في مجال الطيران المدني في جميع أنحاء العالم. وبما أن الخطة العالمية للملاحة الجوية وحزم التحسينات في منظومة الطيران تؤدي الى ارتباط أوثق أكثر من الماضي بين الجوانب الجوية والأرضية للنظام، ينبغي استخدام مفهوم للسلامة على مستوى منهج النظام الإجمالي عند إعداد وتحديث أحكام الايكاو. وينبغي أن يستند ذلك الى منهج لمعايير السلامة قائم على المخاطر والأداء.

٤-٣ لذلك فإنه من الضروري أن ترسم الخطة العالمية للملاحة الجوية الاستراتيجية وخريطة الطريق لكي تقوم الايكاو بإعداد حزم التحسينات في منظومة الطيران وتنفيذها مع مكوناتها في الوقت المناسب، الى جانب تحديد كيفية ووقت إنتاج المواد الإرشادية الضرورية وكذلك كيفية مشاركة الأقاليم، والدول والصناعة مشاركة فعالة بهذه الأنشطة. وسيشمل ذلك وضع آليات لتحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية، والربط ببرامج عمل الايكاو السنوية والموارد الضرورية وتحديثات الخطة العالمية للملاحة الجوية كل ثلاث سنوات (أي أثناء الجمعية العمومية). ويبقى وجود آلية تنسيق بين البرامج الرئيسية وبين الصناعة أساسياً ومكملاً لعمل المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.

٤- التخطيط

١-٤ ينبغي أن تُستكمل استراتيجية الخطة العالمية للملاحة الجوية بخطة تبين النواتج المطلوبة من الايكاو، الى جانب تحديد وقت وكيفية تقديمها. وتتضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية خرائط طرق عديدة. وينبغي لهذه الخرائط أن تركز

° AN-Conf/12-WP/30 التنفيذ العالمي لـ "الأجواء الموحدة" حسب منهج قائم على الأداء

٦ AN-Conf/12-WP/33 إعداد الهيكل العام لإدارة الحركة الجوية.

بالأخص على وضع مفاهيم وتقنيات جديدة لمختلف الجوانب، في الوقت المناسب ومن منظور تطويري. وأن تُترجم الى خطة طريق واضحة للتوحيد القياسي تحدد أحكام الايكاو اللازمة للتشغيل البيئي العالمي والأداء المحسّن لتمكين الايكاو من دعم تطوير هذه المفاهيم والتقنيات^٧.

٢-٤ في الوقت الذي حُدّدت فواصل زمنية لمدة خمس سنوات بين حزم التحسينات في منظومة الطيران ، فإن الأنشطة الضرورية لتحقيق إحدى الحزم أو أحد مكوناتها لا يمكن أن تقتصر على ذلك الفاصل الزمني سيما وأن إعداد المفاهيم والتحقق منها، وصياغة المعايير والنشر الفعلي تستغرق وقتاً طويلاً. وبالإضافة الى القيام بإعداد مواد الايكاو، ينبغي أن يشمل التخطيط النظر في الأنشطة الأخرى أيضاً، وفي الوقت الذي ينبغي أن يكون التخطيط بالغ الدقة والتفصيل بالنسبة للحزمة الأولى، ينبغي أيضاً القيام بالتخطيط الأولي للحزمتين الثانية والثالثة.

٣-٤ وكما كان عليه الحال دائماً، سوف تختلف الاحتياجات حسب الأقاليم أو حتى حسب الدول. إلا أنه، من أجل إتمام التنفيذ في الوقت المناسب، بالأخص بالنسبة للمنتقلين الأوائل، تدعو الحاجة الى توفير المواد الإرشادية من جانب الايكاو في الوقت المناسب وينبغي أن يكون التخطيط قائماً على هدف تلبية تلك الحاجة. وباستطاعة دول أو أقاليم أخرى أن تنتظر لتلبية حاجتها إلى التنفيذ وفق ذلك في مرحلة لاحقة، وتُستخدم في تلك الحالة أحكام الايكاو الجاهزة.

٤-٤ سيكون للخطة العالمية للملاحة الجوية أفق زمني لمدة عشرين عاماً. ويشبه ذلك الأفق الزمني للخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية. وينبغي أن تكون خطة عمل الايكاو للمواد الإرشادية الواجب إعدادها مفصلة بالقدر الكافي بحيث تسمح بالموافقة على خريطة طريق التوحيد القياسي وتعديلها وفق دورية انعقاد الجمعية العمومية وتشكّل الأساس لبرامج العمل السنوية. ومع مرور الوقت يمكن لاحتياجات النمو الفعلي أن تتغير في مقابل النمو المتوقع للحركة الجوية والتطورات الاقتصادية. لذلك فإن التحديث المنتظم للخطة هام وضروري. ويتطلب ذلك التعاون بين الايكاو والدول، وكذلك أيضاً مع الأقاليم والصناعة. وبالإضافة الى ذلك، فالايكاو مدعوة لتشجيع التعاون الاقليمي وتحديد نظراء مناسبين لها في كل إقليم.

٥-٤ ومع مرور الوقت يبقى هدف التنظيم ثابتاً، ولكن نوع التنظيم يتغير. وفي أوروبا وأقاليم أخرى هناك اتجاه من لعمل متزايد يستخدم التنظيم القائم على الأداء وبيان المتطلبات في تنظيم تقني أكثر تفصيلاً (بما في ذلك تحديد وسائل امتثال فنية) أو بالرجوع الى مواصفات موضوعة من قبل وكالات متخصصة. وبالنظر لإنفصال وظائف التنظيم عن وظائف توفير الخدمات على وجه العموم، ولتزايد الضغط على ميزانيات الدول، فقد تركّزت الخبرة أكثر فأكثر لدى هيئات التوحيد القياسي في الصناعة أو الوكالات المتخصصة، مثل وكالة السلامة الجوية الأوروبية. وينبغي النظر فيما اذا كان يتوجب على الايكاو أن تنظم أعمالها في مجال الأحكام والتوحيد القياسي بطريقة مشابهة وأن تستفيد من ذلك كوسيلة لتحقيق الإستعمال الأمثل للموارد. وليس من المجدي تكرار إنتاج المواد المتاحة بالفعل أو التي يمكن توفيرها من مصادر أخرى. إلا أن ذلك يتطلب توسيع مجال التخطيط في الايكاو ليشمل التعاون مع الهيئات الأخرى، التي يمكن أن تدعم المنظمة بتوفر حصتها من المواد الإرشادية. والايكاو مدعوة للعمل على مثل هذه الترتيبات العملية كجزء من عملية التخطيط التي تقوم بها. وبطبيعة الحال، من المطلوب ضمان الجودة وإن يُعتمد من قبل الايكاو بواسطة لجنة الملاحة الجوية.

٦-٤ ينبغي أن يوفر مستخدمو المجال الجوي ومقدمو خدمات الحركة الجوية الإستثمارات للتقنيات الجديدة (مقدمو خدمات الملاحة الجوية، ومشغلو المطار وبنات أخرى من المزودين). وقد يكون المستثمرون الأوائل مترددين إلى حد ما ولكن دورهم سيكون رئيسياً في تحريك عجلة إدخال المفاهيم الجديدة. وفي بعض الأحيان، يمكن للتنفيذ على نطاق أوسع أن يكون مطلوباً لأغراض وفورات الحجم والتنظيم الملائم لتصميم خدمات المجال الجوي وتوفيرها. وفي هذه الحالات، ينبغي السعي لوضع مبادئ تحفيزية وتوفيرها مع الأخذ في الاعتبار أن التطبيقات والاستثمارات الفعلية ستنتم على المستويين الاقليمي والوطني. وقد يحتاج الشركاء في إدارة الحركة الجوية الى محفّزات وأحكام من جانب الايكاو مثل تحديد أولويات مناولة الحركة الجوية أو أنه ينبغي لمبادئ توزيع الأعباء أن تقر بهذه الاحتياجات لكي تدعم بالنهاية تنفيذ الوحدات المكوّنة لحزم التحسينات في منظومة الطيران^٨. وفي هذا الإطار، فإن الايكاو مدعوة لإعداد منهجية ومواد إرشادية لنموذج عمل وأساليب شاملة لإدارة

^٧ AN-Conf/12-WP/61 التنظيم والتوحيد في سياق الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية.

^٨ AN-Conf/12-WP/58 الأداء ومبدأ الكفاءة الأفضل والخدمة الأفضل؛ AN-Conf/12-WP/35 إعداد منهجيات ومقاييس مشتركة للأداء من إطار التخطيط العالمي.

الحركة الجوية لتطورات الحالات العملية^٩. ويمكن بناء على التقدم في العمل، الاستفادة من الخبرة الأوروبية واستخدامها إلى حد كبير في هذا المجال، بوصفها مساهمة^{١٠}.

٧-٤ لقد تعاونت الدول الأوروبية، إلى جانب الاتحاد الأوروبي وهيئاته (المفوضية الأوروبية، ووكالة السلامة الجوية الأوروبية)، واليوروكنترول، والتفاهم المشترك - برنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الموحد، والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني، والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني في إعداد أوراق عمل خاصة بهذا المؤتمر. ويجري تفصيل المسائل الواردة في هذه الورقة الاستراتيجية في أوراق عمل مخصصة لبنود محددة من جدول الأعمال.

٥- التوصيات

١-٥ المؤتمر مدعو إلى:

- (أ) الطلب إلى الإيكاو القيام بمزيد من العمل بشأن الاستراتيجية المعتمدة وفي مجال التخطيط بوجه عام^{١١}؛
- (ب) الطلب إلى الإيكاو تقديم خريطة طريق للأحكام الضرورية التي تعدها، بالتركيز على إرساء القواعد والتوصيات الدولية لأهم الشروط، وتضمينها مواصفات فنية أكثر تفصيلاً لغرض تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران ووحداتها المكونة. وينبغي أن تقوم الأحكام على أساس الأداء، وتعتمد المنهج الإجمالي للنظم؛
- (ج) الطلب إلى الإيكاو أن تعد نموذج أعمال شامل لإدارة الحركة الجوية وهيكل عاماً يعكس المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية؛
- (د) الطلب إلى مجلس الإيكاو تحديد الأولويات لقيام الإيكاو بإعداد أحكام القواعد والتوصيات الدولية الداعمة للخطة العالمية للملاحة الجوية في الوقت المناسب، وفقاً لخارطة الطريق المذكورة أعلاه؛
- (هـ) الإقرار بضرورة اعتماد التشغيل البيئي والأداء المحسن العالميين من قبل الذين يرغبون في تطبيق المفاهيم والتقنيات الجديدة لإدارة الحركة الجوية، عندما وحيثما تدعو الحاجة؛
- (و) الإقرار كذلك بأنه بينما يمكن أن يختلف توقيت التنفيذ بين الأقاليم وفقاً للاحتياجات، ينبغي أن يكون التنفيذ وفق متطلبات التشغيل البيئي والأداء العالميين؛
- (ز) دعوة مجلس الإيكاو للموافقة على الخطة العالمية المنقحة المقترحة للملاحة الجوية وكذلك إعداد آلية للتخطيط كل ثلاث سنوات وآلية سنوية لتسليم المواد الإرشادية المساندة المطلوبة من الإيكاو، والمرتبطة بمختلف حزم التحسينات في منظومة الطيران ومكوناتها، بما في ذلك وضع خطة أكثر دقة للحمزة الأولى ورسم الطريق الاستراتيجي المؤدي إلى تنفيذ الحزمتين الثانية والثالثة؛
- (ح) دعوة الإيكاو لإعداد الآليات من أجل شمول الدول المعنية بالبرامج الوطنية أو الإقليمية الرئيسية إلى جانب الصناعة في التحديث المنتظم لخطط التبادل المشترك لوجهات النظر ولضمان التشغيل البيئي العالمي القائم على إطار موحد.

— انتهى —

^٩ AN-Conf/12-WP/60 تحديث عمليات التقييم الاقتصادي لإدارة الحركة الجوية.

^{١٠} AN-Conf/12-WP/57 العمل على إعداد المواد الإرشادية التي تصدرها الإيكاو من أجل تيسير تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية من خلال نشر حزم التحسينات اللازمة في منظومة الطيران على المستوى الإقليمي أو المحلي.

^{١١} بالإشارة إلى الوثيقة AN-Conf/12-WP/61 "التنظيم والتوحيد القياسي في سياق الخطة الرئيسية الأوروبية" بالنسبة إلى مزيد من التوصيات التفصيلية.