



المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

البند رقم ٦ من جدول الأعمال: التوجه المستقبلي

٢-٦: التوحيد القياسي - النهج الخاص بإعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية من أجل

مفهوم "المجال الجوي الواحد"

التنظيم والتوحيد القياسي في سياق الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية

(ورقة مقدمة من رئاسة الاتحاد الأوروبي بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١، والدول

الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢، والدول الأعضاء في اليوروكونترول)

الموجز التنفيذي

تتناول هذه الوثيقة تخطيط العمل من أجل وضع أحكام الايكاو اللازمة لتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs). وسيطلب تنفيذ الحزم التحقق من صحة المعايير الدولية واتاحتها بحلول وقت الحاجة إليها.

ويُتَرح أيضاً أن تعمل الايكاو بالاستناد إلى القواعد القائمة على الأداء. ويمكن تحديد هذه المعايير بشكل أكبر من خلال الإشارة إلى المواد التي وضعتها المنظمات الأخرى. كما يمكن للايكاو الاتصال مع هيئات وضع المعايير، مثل تلك التي تنتمي إلى صناعة الطيران، لضمان التخطيط المتكامل وأفضل استخدام للموارد ومنع الازدواجية أو الثغرات المحتملة.

وتقدم الوثيقة أيضاً مقترحات لتعزيز وضع قواعد قياسية دولية.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٦.

١- المقدمة

١-١ تدعم الدول والمنظمات التي تقدم هذه الورقة منهجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) التابعة للايكاو. وقُدِّمت المعلومات الواردة هنا على أساس برنامج "بحوث إدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد" (SESAR)، وبرنامج "البحوث في مجال الطيران في الأجواء الأوروبية الموحدة" (SES). والخطة الرئيسية الأوروبية هي خارطة الطريق المتفق عليها والتي تربط البحث والتطوير (D&R) بسيئاريوهات التصنيع ونشر الأجهزة والنظم لتحقيق أهداف الأداء.

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة. جميع هذه الدول الـ ٢٧ أعضاء أيضاً في اللجنة الأوروبية للطيران المدني.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وكرواتيا وجورجيا وأيسلندا ومولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافيا السابقة وتركيا وأوكرانيا.

وتشمل أيضا خرائط الطريق المتعلقة بالتنظيم والتوحيد القياسي، وتحدد التغييرات الضرورية لتلبية احتياجات الأداء في إطار الأهداف والغايات السياسية للأجواء الأوروبية الموحدة. والتطورات الجديدة لها تأثير على الصعيد الجوي والأرضي وينبغي أن تقوم على نهج مجموع الأنظمة. والتنظيم والتوحيد القياسي (بما يشمل السلامة) من العناصر الأساسية لهذه التطورات. وبناء على هذه التجربة، يمكن توفير المزيد من المعلومات للايكاءو.

٢-١ في بيئة الأجواء الأوروبية الموحدة هناك تمييز بين *التنظيم* (صنع القانون) و*التوحيد القياسي* (المواصفات الفنية). وُضع *التنظيم*، حيثما يلزم، لجعل بعض الخصائص القياسية لنظام إدارة الحركة الجوية إلزامية، والتحقيق السريع لفوائد النشر الموحد و/أو المتزامن للمفاهيم الجديدة. ويمكن أن يكون التنظيم وطنيا، ولكن آليات الاتحاد الأوروبي تسمح بأن يكون قابلا للتطبيق في جميع الدول المشاركة في الأجواء الأوروبية الموحدة في آن واحد. وقد يتطلب هذا إدخال تعديلات على الملاحق (القواعد والتوصيات الدولية)، تطبق بشكل موحد مع الالتزام القانوني الرسمي بتطبيقها على نحو فعال. وتركز هذه الورقة أكثر على *التوحيد القياسي*، الذي ترسخه الايكاءو في المعايير والأحكام الأخرى، إما بتوفير المواد كاملة أو بالإشارة إلى المعايير التي تصدرها الهيئات الأخرى.

٢- أهم مجالات التوحيد القياسي والتنظيم ذات الأهمية لعمل الايكاءو

١-٢ تعطي الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية (انظر ورقة العمل AN-Conf/12-WP/36) الأولوية للتغييرات التشغيلية المحددة لدعم عملية تحديث نظم إدارة الحركة الجوية وتحدد المجالات التي تحتاج إلى التنظيم والتوحيد القياسي. وقد تم تحديدها لتلبية احتياجات الأداء من خلال توفير مزايا أداء كبيرة و/أو تغيير جوهري نحو تنفيذ مفهوم الهدف- رغم الحاجة إلى مزيد من العمل للتحقق من صحة المتطلبات - وتشمل ما يلي^٣:

١. الانتقال من المجال الجوي إلى إدارة المسار بنظام رباعي الأبعاد (4D):

(أ) إدارة المسار، والمسار المتفق عليه/مسار المهمة (business/mission trajectory)؛

(ب) قابلية التشغيل البيئي للنظم مع تقاسم بيانات النظام الجوي- الأرضي (A/G)؛

(ج) التوجيه الحر للطائرات؛

٢. تنسيق الحركة:

(أ) العمليات رباعية الأبعاد الأولية القائمة على المسار (I4D) + تحديد وقت الوصول (CTA)؛

(ب) توحيد إدارة عمليات الوصول (AMAN) وإدارة المغادرة (DMAN) والأفق الموسع لإدارة عمليات الوصول

٣. الإدارة التعاونية للشبكة وموازنة الديناميكية/القدرات:

(أ) التخطيط التشغيلي للشبكة؛

٤. إدارة المعلومات على مستوى المنظومة (SWIM):

(أ) الخدمات الأولية لإدارة المعلومات على مستوى المنظومة؛

٥. تكامل وإنتاجية المطار:

(أ) إدارة الحركة الأرضية بالتكامل مع الوصول والمغادرة؛

^٣ الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية، الشكل ١١: "رسم خرائط التغييرات التشغيلية الأساسية لميزات برنامج SESAR الرئيسية" - أساسيات المرحلة ١

(ب) شبكات الأمان في المطار؛

٦. إدارة التضارب والتشغيل الآلي:

(أ) تعزيز أداة دعم اتخاذ القرار والملاحة القائمة على الأداء؛

(ب) تحديد مشكلة التضارب وحلها.

٢-٢ وتحدد خارطة الطريق المتعلقة بالتنظيم للخطوة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية المرشحين التاليين للمشاركة المحتملة في وضع التنظيم كمساعدين مؤسسين في الأجواء الأوروبية الموحدة^٤:

١. إعادة النظر في التنظيم القائم بشأن خدمات وصلات البيانات، من أجل ضمان تطبيق متزامن ومنسق للرسائل عبر وصلة البيانات جو-أرض لدعم العمليات رباعية الأبعاد الأولية القائمة على المسار (I4D) (الاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات (CPDLC) وعقد الاستطلاع التابع للتفائي (ADS-C)). وسيتم الحفاظ على نهج تنظيمي مستقل عن التكنولوجيا.

٢. وضع أحكام تحدد القواعد والأدوار والمسؤوليات لجميع أصحاب المصلحة المشاركين في عملية إدارة المعلومات على مستوى المنظومة، وتسمى أيضا هيكل إدارة المعلومات على مستوى المنظومة. والنطاق المنشود من تنظيم هيكل إدارة المعلومات على مستوى المنظومة سيتمثل في جوانب التحكم، وليس نماذج البيانات التي يتعين الاتفاق عليها في الايكاو، أو جوانب البنية التحتية.

٣. الملاحة القائمة على الأداء (PBN): أصدرت المفوضية الأوروبية تفويضا للمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL) من أجل تنظيم الملاحة القائمة على الأداء والتي تُنفذ حاليا العمل المطلوب بالتنسيق الوثيق مع وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA). وستتناول القواعد قرار الجمعية العمومية للايكاو A37-11، وتحدد الحد الأدنى من متطلبات أداء الملاحة بالاستناد إلى دليل الملاحة القائمة على الأداء التابع للايكاو، وتدخل حزمة جديدة من الوظائف في المجال الجوي أثناء الطريق والمجال الجوي للمحطة النهائية، وأبضا في الاقتراب النهائي. ويجري حاليا وضع سيناريوهات مختلفة. كما تجري مشاورات رسمية بشأن النهج التنظيمية.

٣-٢ والمجالات المحتملة التي سيتم فحصها لغرض التوحيد القياسي دعما للتغييرات التشغيلية في أوروبا على أساس الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية، مع الإشارة إلى أنه يمكن تحقيق العديد من هذه المسائل من خلال مراجعة المعايير القائمة في أوروبا، هي^٥:

١. العمليات رباعية الأبعاد الأولية القائمة على المسار (I4D) + تحديد وقت الوصول (CTA)؛

٢. نقل البيانات في المسار رباعي الأبعاد (4D) وسياق إدارة المعلومات على مستوى المنظومة؛

٣. خطة رحلة المسار رباعي الأبعاد (4D)؛

٤. إدارة المعلومات على مستوى المنظومة؛

٥. خطة عمليات الشبكة/AOC-UDPP (مركز تشغيل الخطوط الجوية-عملية تحديد الأولويات على أساس المستخدمين/AOP (خطة عمليات المطار)؛

٦. ترخيص الطائرات؛

^٤ الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية، الفصل ٤-٤-٢: "خارطة الطريق التنظيمية"

^٥ الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية، الفصل ٤-٤-١: "خارطة الطريق للتوحيد القياسي"، الجدول ٨ والجدول ٩

٧. إدارة المسار والتبادلات (نماذج تبادل بيانات المسار؛ خدمات وأساليب تمكين نقل البيانات جوي/جوي وجوي/أرضي؛ نماذج تبادل البيانات أرضي/أرضي؛
٨. تنسيق الحركة (حالة إدارة عمليات الوصول (AMAN) الموسعة وإدارة المغادرة (DMAN) الموسعة)؛
٩. الإدارة المتكاملة للمطار؛
١٠. تعزيز دعم اتخاذ القرار؛
١١. إدارة التضارب والتشغيل الآلي (النشر المتزامن).

٤-٢ والعناصر الأخرى المذكورة في الخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية هي:

١. نظم اتصالات جديدة؛
 ٢. نظام ملاحه جديد قائم على الأقمار الصناعية؛
 ٣. نظام مراقبة جديد؛
 ٤. شبكات الأمان؛
 ٥. فصل الاضطراب الظلي.
- ٥-٢ وفيما يتعلق بقابلية التشغيل البيئي بشكل شامل، يجب أن تغطي معايير الايكاو نفس المواضيع، لتمكين تنظيم الاتحاد الأوروبي من الإشارة إليها. وينبغي أن يتم وصف ذلك بالفعل بعبارات دقيقة للحزمة ١، في حين ينبغي إعداد الحزمة ٢ والحزمة ٣ الآن، ولكن على مستوى أعلى من الوصف.
- ٦-٢ وتنظيم الاتحاد الأوروبي، مع الحاجة إلى معايير الايكاو، يجب أن يشمل السلامة. فيمكن للوائح إلزامية بشأن السلامة منع تنفيذ المفاهيم الفنية الجديدة. ويمكن أن يسمى نهج التنظيم المقترح التنظيم القائم على أساس الأداء. وينبغي للعناصر الملزمة المدرجة في قاعدة أن تكون على النحو التالي:
١. تحديد الجهات الخاضعة للقاعدة (من الذي يجب أن يمثل)؛
 ٢. العناصر الحاسمة للسلامة. على سبيل المثال، يمكن وصف الوظيفة التي يتعين الاضطلاع بها على متن الطائرة. (ما الذي يجب الامتثال له)؛
 ٣. مواعيد التطبيق (متى يبدأ نفاذ القاعدة).
- ١-٦-٢ ويمكن أن يعمل هذا النموذج على المستوى الوطني، والمستوى الإقليمي والمستوى العالمي (الايكاو). وستكون هناك حاجة إلى اتخاذ إجراءات مناسبة تعالج بصفة خاصة ما يلي:

١. تحديد التسلسل الهرمي للنصوص؛
٢. تحديد السلطة التي تقرر النص؛
٣. عمليات تشاور مفتوحة وشفافة؛
٤. تحديد خرائط طريق مناسبة للتنظيم والتوحيد القياسي.

٢-٦-٢ والفكرة في ذلك هي إنشاء نظام يكفل السلامة من خلال وضع العناصر الحاسمة في قاعدة (وفي قواعد الايكاو)، وفي الوقت نفسه يوفر المرونة اللازمة لتقبل التكنولوجيات الجديدة. كما يتم ضمان قابلية التشغيل البيئي بوجود القواعد.

٣- "إدارة المعلومات" في أحكام وقواعد الايكاو

١-٣ في حين توجد بالفعل فكرة التسلسل الهرمي بين مختلف أحكام الايكاو وفيما يتعلق بالموصفات الصناعية، سيكون من المفيد استخدام هذه القدرة إلى أقصى حد عند الاقتضاء لدى النظر في الأحكام الجديدة أو مراجعة الأحكام الحالية لدعم الخطة العالمية للملاحة الجوية المنقحة. والقواعد عالية المستوى التي تحدد العناصر الرئيسية - ويفضل أن تكون قائمة على الأداء بدلا من أن تكون وصفا لتكنولوجيا معينة - تدعمها مواد أكثر تفصيلا، وفقا للترتيب: المواد المرجعية، ولكن "من الناحية القانونية" هي جزء من القواعد، والمواد الإرشادية.

٢-٣ ويمكن أن تكون المواد المرجعية كالتالي:

أ) قد وضعتها الايكاو بنفسها؛ وهي بالتالي مسؤولة عن تطويرها وتحديثها؛

ب) قد تم نسخها من مواد صادرة عن منظمات أخرى وأقرتها الايكاو، فتصبح الايكاو بعد ذلك مسؤولة بشكل كامل عن هذه المعلومات؛

ج) قد تم ذكرها في أحكام الايكاو، ولكن في إشارة إلى مواد وضعتها غيرها من المنظمات أو الهيئات الصناعية. فتكون من الناحية القانونية جزءا من قواعد الايكاو، وستحظى بوضع عالمي قوي ولكنها توفر للايكاو الموارد اللازمة لوضع وتحديث هذه المواد المفصلة بنفسها. ويمكن أن يثير ذلك بعض المشاكل لتغيير الإدارة، مع الأخذ في الاعتبار متطلبات الطيران (انظر الفقرة ٣-٤ أدناه).

٣-٣ ويمكن تطبيق هذه الخيارات الثلاثة لوضع المواد المرجعية وفقا للاحتياجات والفرص المحددة بغية الاستفادة من المواد الصادرة عن الجهات الأخرى. وفي أوروبا يُستهدف تطبيق الخيار ج) كلما كان ذلك ممكنا لبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد، وذلك باستخدام المعايير الدولية والأوروبية التي قد تأخذ في الاعتبار المواد التي تصدرها المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (Eurocae) واللجنة الفنية اللاسلكية للطيران (RTCA). ويمكن الاعتراف أيضا بقواعد تنظيم السلامة الصادرة عن هيئات التوحيد القياسي الأخرى.

٤-٣ وإذا طبقت الايكاو الخيار ج)، فإنها بحاجة إلى ملاءمة ترتيباتها:

١. من أجل التحقق من الجودة وقابلية التطبيق على المستوى العالمي، ودون تكرار العمل؛

٢. من أجل الحصول على تحديثات المواد المرجعية عندما تحتاجها الايكاو أو عندما تقترحها الهيئة التي وضعت هذه المواد؛

٣. من أجل إضفاء الطابع الرسمي على العملية، بما أنه على لجنة الملاحة الجوية التصديق على قواعد الايكاو والإشارة إلى المواد الداعمة.

٥-٣ وهناك الكثير من المعلومات المتاحة من مصادر أخرى، مثل المواد القانونية من الدول أو المنظمات الحكومية، وكذلك المواد المرجعية من المنظمات العامة، وهيئات التوحيد القياسي الإقليمية والدولية المعترف بها، والهيئات المعنية بإصدار القواعد التابعة لقطاع الصناعة. وعلى البرامج مثل برنامج SESAR ونظام الجيل الثاني للنقل الجوي (NextGen) وغيرها من البرامج أن تحدد احتياجاتها الخاصة، وإنشاء موادها المرجعية. ومن شأن التعاون الجيد مع هذه البرامج أن يساعد الايكاو على العمل وفقا للخيار الأخير.

٦-٣ وهذه التحسينات في توضيح المشهد العام للقواعد ستستفيد من جهود موازية من حيث التخطيط بشكل أكثر دقة وتعزيز إعداد المواد القياسية. ولكن هذه الورقة لا تدعو إلى إدراج جميع الموصفات الفنية من هيئات التوحيد القياسي في قواعد الايكاو (هذا ليس هو الحال في أوروبا)، ولكن إلى ضمان التشغيل البيئي فقط عند الحاجة.

٤- الجوانب الرئيسية لعملية التخطيط لقواعد الايكاو

- ١-٤ يجب تعزيز العديد من الجوانب في عملية تخطيط المواد القياسية لجعل العملية أكثر كفاءة:
١. التتبع الكامل للخطة العالمية للملاحة الجوية وخرائط الطريق الخاصة بها. وسيكون مفيدا إذا كان ذلك مدعوما أيضا ببنية لرسم خريطة التطورات الجديدة، والعلاقات التي تربطها، وترتيبها/تجمعها المنطقي؛
 ٢. نوع أحكام الايكاو وتسلسلها الهرمي، كما نوقش ذلك في الفقرة السابقة؛
 ٣. الإطار الزمني: يجب استخدام تفاصيل وحدة حزم التحسينات في منظومة الطيران وخرائط الطريق الخاصة بها في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل تحديد وتخطيط العمل على أحكام الايكاو؛
 ٤. الهيكل الإداري للتخطيط والصيانة والتحديثات الدورية، مثلا على النحو الذي اقترحتة الايكاو في الخطة العالمية للملاحة الجوية، بالارتباط مع:
- حالة واضحة للخطة العالمية للملاحة الجوية: ويعتبر اعتمادها من قبل هذا المؤتمر خطوة أساسية. ويجب أن يستند تحديثها، بما في ذلك حزم التحسينات في منظومة الطيران وخرائط الطريق، على عملية واضحة وشفافة، مع تحديد من هو المسؤول وكيفية مشاركة الأطراف الأخرى. ويجب تحديد أيضا وضع ورقة و/أو وثائق إلكترونية إضافية.
 - آلية التحديث (تمشيا مع قيام الخطة العالمية للملاحة الجوية نفسها بالاستعراضات والتعديلات اللازمة لتلبية الاحتياجات متوسطة وطويلة الأجل) على أساس ما يلي:
- i. دورة الجمعية العمومية التي تجري كل ثلاث سنوات، مرتبطة بالأولويات والموارد؛
 - ii. برنامج العمل السنوي لمجلس الايكاو ولجنة الملاحة الجوية، مع تفصيل التخطيط الشامل والتكيف مع التقدم الفعلي؛
- التصديق والموافقة على أحكام الايكاو، كذلك عند الإشارة إلى المواد الصادرة عن منظمات أخرى، ويجب أن يكون ذلك شفافا وموثقا؛
٥. على الجهات الفاعلة والشركاء ليس فقط إعداد الخطة ولكن أيضا تحقيق تنفيذها.

٥- الجوانب الرئيسية لعملية إعداد القواعد

- ١-٥ يتطلب إعداد المواد القياسية اهتماما خاصا، لا سيما أن الايكاو تعتمد على مساهمات من الدول الأعضاء والصناعة. وتوفر الخطة العالمية للملاحة الجوية المنقحة وحزم التحسينات في منظومة الطيران المزيد من التوجه نحو الأداء والاتجاه من أعلى إلى أسفل. والمزيد من التكامل في الوظائف الجوية والأرضية يعني الترابط بشكل أكبر بين عناصر النظام مما كان عليه الحال في الماضي. ولذا فمن الضروري عدم اعتبار أن وضع أو تعديل المواد القياسية مجموعة من الأنشطة المعزولة، ولكن ينبغي أن ينظر إليها على أنها هندسة نظام ثابتة وتعاون متعدد التخصصات وفيما بين المنظمات. ويشير هذا إلى تعزيز ما يلي:

١. الدور التنسيق لـايكاو، بما يشمل المواد التي لم تضعها بنفسها؛
٢. المبادئ والإجراءات الواضحة من أجل ترتيبات عمل متوازنة وشفافة؛

٣. إدارة التنسيق المتبادل بين الأنشطة في نهج موجه لإدارة المشاريع، مع شكل من أشكال التصميم الوظيفي للنظام بهدف تحقيق التآزر بين مجالات الخبرات والكيانات المساهمة والاستخدام الأمثل للموارد المتاحة؛

٤. اختصاصات دقيقة للأنشطة والانجازات؛

٥. المسؤولية عن رصد التقدم والحوار مع المنظمات الأخرى: بتنظيم مشاركة الأطراف المعنية في الوقت المناسب، من أجل تحقيق التشغيل البيئي العالمي.

٢-٥ والايكاو مسؤولة عن عمليات إعداد الإجراءات الداخلية، ولكن إذا استخدمت الايكاو أكثر المواد الصادرة عن المنظمات الأخرى، يجب تحديد من سيشارك والمكان والغرض. وهناك حاجة إلى تحديد ما يلي:

١. أي نوع من العناصر الفاعلة التي يجب أن تشارك: الدول، والمنظمات الإقليمية، و"أصحاب المصلحة"، والصناعة.

٢. هيكلي يمكن لهذه الجهات تقديم مساهماتها من خلاله.

وينبغي للعملية ضمان ما يلي: ٣-٥

١. أن يدعم العمل مباشرة الخطة العالمية للملاحة الجوية واحتياجات مختلف برامج التحديث الإقليمية والحكومية والصناعية، ويمكنه الاستفادة من الخبرات المناسبة في جميع أنحاء العالم؛

٢. أن تتمكن المنظمات المسؤولة عن هذه البرامج والصناعة، التي لها مصلحة مباشرة في مواصلة تطوير وتنفيذ وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران، من الحصول على المواد المعدة وإمكانية مراجعتها لضمان تناسبها مع احتياجاتها؛ ومشاركتها المنتظمة ضرورية بعد مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر لمواءمة عمل هذه البرامج بشكل أفضل مع أعمال الايكاو، والعكس صحيح؛

٣. أن يؤدي التقرير الموحد عن تخطيط وتنفيذ المجموعات الإقليمية (PIRGS) دور دعم التخطيط والتنفيذ لخطط الايكاو الإقليمية والمساعدة في ضمان وجود توازن بين العمل العالمي والعمل الذي يجري على المستوى الدولي/الإقليمي.

٤-٥ ويجب أن يكون للاعتبارات المذكورة أعلاه تأثيراً على طبيعة و/أو تكوين ترتيبات العمل الرسمية القائمة في الايكاو. وفي حين لم يتم الاعتراض على مفهوم فريق الخبراء أو مجموعات الدراسة، فسيكون من المناسب التفكير في إمكانية وضع ترتيبات للتشاور والتنسيق مع برامج الملاحة الجوية الموجودة (مثل برنامج SESAR، ونظام NextGen، والإجراءات التعاونية لتجديد نظم الحركة الجوية (CARATS)...) من أجل الاستفادة من خبراتها ودعم تشكيلات الملاحة الجوية (لجنة/إدارة الملاحة الجوية). وينبغي لهذه الترتيبات إشراك الجهات الأخرى من أصحاب المصلحة في التوحيد القياسي مثل منظمة EUROCAE ولجنة RTCA لمواءمة خرائط الطريق والاستراتيجيات ومعالجة مسائل محددة. وقد تكون بعض نتائج هذه البرامج المتمثلة في شكل اجتماعات تنسيق منتظمة أو حتى ندوة حول تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية قد تكون خياراً. وعلى أي حال، ينبغي أن تكون مسؤوليات الجميع واضحة وينبغي أن يزيد الترتيب إلى أقصى حد القيمة المضافة ويضمن شفافية عملية التوحيد القياسي التابعة للايكاو لجميع الدول الأعضاء فيها. وتبقى عملية اتخاذ القرار الرسمية بشأن أحكام وعمل الايكاو ومسؤولية لجنة ومجلس الايكاو.

٦- التوصيات

١-٦ تدعى الايكاو إلى القيام بما يلي:

أ) وضع خارطة طريق الايكاو للقواعد والتوصيات الدولية اللازمة لتنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية وفقاً لحاجة الدول والمناطق، وكذلك آلية لتحديثها؛

- ب) التأكد من مراعاة العناصر المذكورة في الفقرة ٢ لإدراجها في قائمة الموضوعات التي سوف تشملها خارطة الطريق؛
- ج) التأكد من أن القواعد القياسية الدولية التابعة للايكاو ولهيئات أخرى ستكون متاحة بحلول وقت الحاجة إليها؛
- د) هيكلة المعايير والأحكام الأخرى، وذلك لتحقيق أفضل استخدام لقدرات منظمات التوحيد القياسي الأخرى عند الاقتضاء والإشارة إلى موادها ذات الصلة؛
- هـ) وضع الإجراءات الملائمة لتنسيق الأعمال مع منظمات التوحيد القياسي الأخرى والاضطلاع بالدور القيادي فيها من أجل تحسين الكفاءة الكلية لعملية إصدار القواعد القياسية الدولية للطيران المطلوبة للخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- و) وضع الترتيبات للقيام بالمزيد من الأعمال بشأن أحكام الايكاو اللازمة لتنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية والإشراف العام على المسائل على نطاق المنظومة.

- انتهى -