



## المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

### مشروع تقرير اللجنة (أ) عن البند رقم (١) من جدول الأعمال

مشروع التقرير المرفق عن البند رقم (١) من جدول الأعمال مقدم لكي تقره  
اللجنة (أ) من أجل عرضه على الجلسة العامة.



**البند ١ من جدول الأعمال: الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية**

- ١-١: الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) – الرؤية ولمحة عامة عنها
- ٢-١: تحسين وقياس أداء الملاحة الجوية من خلال حزم التحسينات في منظومة الطيران وإطار اللبنة الأساسية

١-١ يقدم هذا البند من جدول الأعمال مسودة الطبعة السادسة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (Doc 9750). وقد نوقش البنودان ١-١ و ٢-١ في الوقت نفسه لتوضيح المسألة للمشاركين ولتيسير المناقشة. وقد ناقشت اللجنة الهيكل المتعدد الطبقات المقترح للخطة العالمية للملاحة الجوية ووافقت عليه، وهو الهيكل الذي عرضته الأمانة العامة في ورقة AN-Conf/13-WP/18، والتي أكدت على أهمية اتساق تخطيط الملاحة الجوية على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني من خلال أربعة مستويات مختلفة، هي: المستوى الاستراتيجي العالمي والمستوى الفني العالمي والمستوى الإقليمي والمستوى الوطني، والتي يمكن الاطلاع عليها على موقع الإنترنت التالي: <https://www4.icao.int/ganportal> (GANP Portal).

٢-١ وأسفرت أشكال العرض الجديدة والتكنولوجيات الناشئة والسبل الابتكارية لتسيير الأعمال إلى جانب المواهب البشرية عن شعور بالإعجاب والإندهاش بالطيران. وعلاوة على ذلك، فقد أدت هذه الجوانب إلى ظهور فرص جديدة تتمثل في تحول نظام الملاحة الجوية لتعزيز الرفاهية الإجتماعية في العالم أجمع. ولقد وافقت اللجنة، من أجل توجيه وتعزيز هذا التحول، على أن المستوى الاستراتيجي العالمي للخطة العالمية للملاحة الجوية هو أمر حاسم بالنسبة لتطور نظام الملاحة الجوية العالمي ولذا يتعين أن يوفّر توجيهات استراتيجية، حسبما وردت في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/35 التي عرضتها النمسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء<sup>١</sup> ودول أخرى أعضاء في المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (ECAC)<sup>٢</sup> (EUROCONTROL). ومن ثم فقد وافقت اللجنة من حيث المبدأ على الرؤية وطموحات الأداء وخريطة الطريق النظرية الواردة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/18. وبالإضافة إلى ذلك، طلبت اللجنة تعديل الرؤية وطموحات الأداء وخريطة الطريق النظرية بحيث تبين أن المركبات التجارية الفضائية ليست طائرات.

٣-١ وفي هذا السياق التحويلي، أضفي تركيز خاص على خريطة الطريق النظرية بوصفها الحل الضروري لاستراتيجية تحول مشتركة على النحو الوارد في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/102 التي قدمتها اليابان. وفي هذا الصدد، وافقت اللجنة على أن تشكل خريطة الطريق النظرية مرجعاً للمفاهيم الفنية ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية، وأنه ينبغي إعداد المستوى الفني العالمي وفقاً للمستوى الاستراتيجي العالمي ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية. وفيما يتعلق بالعلاقة بين الخطة العالمية للملاحة الجوية وغيرها من وثائق الإيكاو ذات الصلة بهذا الموضوع، بما فيها الوثائق الإقليمية، على النحو الوارد في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/235 التي عرضتها جمهورية كوريا، فلقد أبلغت اللجنة بأنه ينبغي تناول هذا العمل كجزء من إكمال المستوى الاستراتيجي العالمي.

٤-١ ووافقت اللجنة على إدراج المفاهيم الناشئة الخاصة بالملاحة الجوية مثل نظم الطائرات غير المأهولة وإدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة والنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران والبيانات الضخمة واعتماد التقنية الرقمية وشبكة الإنترنت العالمية في مجال الطيران في النسخ المقبلة للخطة العالمية للملاحة الجوية وفقاً لما ورد في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/265 التي قدمتها المملكة العربية السعودية وورقة العمل AN-Conf/13-WP/92 التي قدمتها الإمارات

<sup>١</sup> النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولايتونيا ولوكسمبرج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

<sup>٢</sup> ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

العربية المتحدة وورقة العمل AN-Conf/13-WP/64 التي قدمتها الولايات المتحدة. ووافقت اللجنة أيضاً على إدراج البعد المدني العسكري في الخطة العالمية للملاحة الجوية وذلك من أجل عدم ترك أي جهة معنية وراء الركب.

٥-١ ولقد أبلغت اللجنة أنه نظراً لأهمية الدور البشري في هذا النظام، فقد وردت اعتبارات العوامل البشرية في الأعمال الجارية بشأن الطبقات المقبلة للخطة العالمية للملاحة الجوية. وبالمثل، فإن العمل بشأن الدور البشري في أي تفاعل بين الإنسان والآلة هو عمل جارٍ في الإيكاو وسيجري النظر في نموذج العمل الآلي بوصفه جزءاً من هذا العمل.

٦-١ وعرضت الأمانة العامة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/19 إطارين عالميين بوصفهما جزءاً من المستوى الفني العالمي وهما: مسودة منقحة للإطار العام الذي تشكله حزم التحسينات في منظومة الطيران ومجموعة اللبئات الأساسية. وأحاطت اللجنة علماً بالإجراءات والمبادئ التوجيهية الخاصة بتحديث إطار حزم التحسينات في مجال الطيران على وجه الخصوص، وعلاقته بخريطة الطريق النظرية وأنشطة التطوير والأبحاث المقبلة. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بفوائد التعاون الإقليمي والوطني، الذي تدعمه الإيكاو، فيما يتعلق ببرامج التحديث وشجعت إجراء التجارب، على النحو المقترح في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/102، من أجل تحسين إعداد مفاهيم جديدة للملاحة الجوية وتسهيل تنفيذها وفقاً لما هو وارد في حزم التحسينات في منظومة الطيران، باتباع نهج قائم على الأداء. وشددت اللجنة في هذا المجال على أهمية تحديد الفوائد النوعية وعند الإمكان، تحديد الفوائد الكمية المنبثقة عن تنفيذ التحسينات التشغيلية الواردة في حزم التحسينات والسبب الذي يدعو إلى ربط الاستثمارات الكبيرة بالتكاليف والفوائد المرتبطة بها. كما أبرزت اللجنة أهمية التمييز بين المسؤوليات التي يضطلع بها وأوجه المساءلة بين مختلف الجهات المعنية عند تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران، وكذلك أهمية رصد التقدم المحرز في تنفيذ العناصر داخل حزم التحسينات.

٧-١ وناقشت اللجنة تحديث الإطار العام لحزم التحسينات في منظومة الطيران وعملية إدارة التغيير المقترحة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/19 ووافقت على تنفيذها في أقرب وقت ممكن من أجل تعزيز الشفافية والاستقرار. واستعرضت اللجنة أيضاً المسوغات المعروضة في ورقة العمل والخاصة بإعداد إطار اللبئات الأساسية ونظرت في نسخته الأولية. وناقشت اللجنة مفهوم إطار اللبئات الأساسية وأفادت كذلك بأن الخدمات المحددة فيها مستمدة من القواعد القياسية والإجراءات الإلزامية لتوفير خدمات الملاحة الجوية، على النحو المنصوص عليه في أحكام الإيكاو. ووافقت اللجنة على أن العلاقة بين حزم التحسينات في منظومة الطيران واللبئات الأساسية وتأثيرها على الخطط الإقليمية ينبغي أن تكون واضحة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. ووافقت اللجنة أيضاً على أنه يتعين أن تقوم الإيكاو بإعداد التدريب بواسطة الإنترنت وتنظيم اجتماعات إقليمية من أجل توعية جميع الجهات المعنية بشأن الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية.

٨-١ ووفقاً لما تم التركيز عليه في خريطة الطريق النظرية المعروضة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/18 والتي ورد تأييد لها في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/102 و AN-Conf/13-WP/92، فقد أقرت اللجنة بأن إدارة المعلومات من الأمور التمكينية الرئيسية بالنسبة لمستقبل نظام الملاحة الجوية ومن ثم للمفاهيم الهامة ضمن إطار حزم التحسينات مثل العمليات القائمة على المسار والبيئة التعاونية لمعلومات الرحلات الجوية وتدفعاتها وصنع القرار بشكل تعاوني في المطارات. ووافقت اللجنة على أن الانتقال إلى التشغيل الآلي وجوانب النقص في عملية تبادل المعلومات يمكن أن تحد من كفاءة استخدام السعة والقرارات ضمن منظومة الطيران. بالإضافة إلى ذلك، أبرزت اللجنة الحاجة إلى توافق الآراء بشأن السياسات الدولية فيما يتعلق بملكية البيانات واستخدامها.

٩-١ وأحاطت اللجنة علماً بالمقترحات الواردة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/265 الخاصة بزيادة إمكانيات بوابة الإنترنت الخاصة بالخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP Portal) بشأن توسيع نطاق تبادل المعلومات المتعلقة بتطوير واستخدام الخطة العالمية للملاحة الجوية. ثم وافقت اللجنة على أنه يتعين على الإيكاو أن تقوم، ضمن بوابة الإنترنت الخاصة بالخطة العالمية للملاحة الجوية، بتعزيز قدرات تبادل نتائج الأبحاث والتطورات وعمليات اعتماد الإجراءات التشغيلية والفنية والمعلومات الخاصة بأعمال حزم التحسينات في منظومة الطيران والدروس المستفادة على المستويات الإقليمية والوطنية

والقطاعية. ولقد أبلغت اللجنة أن إدراج المعايير والمواصفات الفنية المستخدمة في تحديد وتصميم وإعمال حزم التحسينات في منظومة الطيران، فضلاً عن الإرشادات اللازمة للأنشطة التنفيذية واعتماد الإجراءات التشغيلية، تشكل جزءاً من الأعمال الجارية المتصلة بأدوات حزم التحسينات في منظومة الطيران من أجل إضافتها إلى الخطة العالمية للملاحة الجوية.

١٠-١ ولقد شددت اللجنة على أهمية تعزيز العلاقة بين الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004, GASP) وأقرت بأن الخطة العالمية للسلامة الجوية تساعد في تطبيق الخطة العالمية للملاحة الجوية حيث تشجعي على التطبيق الفعال لمنهجي مراقبة السلامة وإدارة السلامة، بما في ذلك إدارة مخاطر السلامة، للسماح بتطور نظام الملاحة الجوية بطريقة تراعي السلامة.

١١-١ وطلبت اللجنة تشكيل مجموعة دراسة بشأن الخطة العالمية للملاحة الجوية تضم أعضاء من "فريق الرؤية المتعدد التخصصات للخطة العالمية للملاحة الجوية" ومن "فريق المشروع التابع لفريق خبراء حزم التحسينات في منظومة الطيران" للمضي بالعمل بشأن الخطة العالمية للملاحة الجوية.

١٢-١ ولقد أحيط علماً بورقات المعلومات التي قدمتها اليابان (AN-Conf/13-WP/252) والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي (AN-Conf/13-WP/273) والولايات المتحدة (AN-Conf/13-WP/274) والإيكو (AN Conf/13 WP/34).

١٣-١ ووافقت اللجنة، نتيجة المناقشة، على التوصيات التالية:

**التوصية ١-١/١ — الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) — الرؤية ولمحة عامة عنها**

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) توافق على نقل الخطة العالمية للملاحة الجوية إلى منصة إلكترونية يمكن أن يُطبع من خلالها موجز تنفيذي؛

ب) توافق على الهيكل المتعدد الطبقات المقترح للطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

ج) ترحب بالرؤية المقترحة وطموحات الأداء وخريطة الطريق النظرية فيما يتعلق بالطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، مع إدراج البعد المدني - العسكري؛

د) تقر بأهمية الفصل بين الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية على أن يكون هناك تكامل بينهم؛

أن تقوم الإيكو بما يلي:

هـ) تشكل مجموعة دراسة للخطة العالمية للملاحة الجوية لمواصلة تحديثها؛

و) توفر المستوى الاستراتيجي العالمي للخطة العالمية للملاحة الجوية بلغات العمل الست في الإيكو؛

ز) تُعدّ تدريباً إلكترونياً وتنظم ندوات إقليمية، بالاشتراك قدر الإمكان مع المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، من أجل التوعية بالطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP)؛

ح) تُعدّ نموذجاً لخطة ملاحة جوية وطنية بوصفها جزءاً من الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية، تماشياً مع الخطط العالمية والإقليمية للملاحة الجوية ودعم الدول في إعداد خططها الوطنية للملاحة الجوية مع مراعاة متطلبات المناطق المجاورة؛

- (ط) تزيد الجهود الرامية إلى توطيد العلاقة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004, GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية لأمن الطيران التي أعدت مؤخراً (GASeP)؛
- (ي) تواصل العمل مع الدول والمنظمات الدولية وبرامج تحديث إدارة الحركة الجوية والجهات المعنية الأخرى على إعداد الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية وفقاً لما هو مطلوب من أجل اعتمادها لاحقاً في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكافو.

**التوصية ١-٢ — المستوى الفني العالمي للطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP)**

أن تقوم الدول بما يلي:

- (أ) توافق على عملية إدارة التغيير المقترحة من أجل المحافظة على إطار عام حديث لحزم التحسينات في منظومة الطيران مع المشاركة الرسمية لفريق المشروع التابع لفريق خبراء حزم التحسينات في منظومة الطيران من أجل تعزيز الشفافية والاستقرار؛
- (ب) توافق، من حيث المبدأ، على الإطار المحدث لحزم التحسينات في منظومة الطيران وتتنظر في النسخة الأولية لإطار اللبنة الأساسية؛
- أن تقوم الإيكافو بما يلي:
- (ج) تحدد حلقات الوصل بين المستوى الفني العالمي للخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) مع المستوى الاستراتيجي؛
- (د) توفر الإطار العام لحزم التحسينات في منظومة الطيران وإطار اللبنة الأساسية في شكل تفاعلي، كجزء من البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية، مع التشديد على العلاقة بين الإطارين وعلاقتهما بالعناصر الإقليمية لخطط الملاحة الجوية؛
- (هـ) توفر القدرة، ضمن البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية، على تحميل المعلومات اللازمة المتعلقة بإعداد واستخدام إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران للسماح بتبادل المعلومات بين الدول والأقاليم وقطاع الطيران؛
- (و) توفر إطاراً عاماً مرناً للمفاهيم الناشئة للملاحة الجوية مثل نظم الطائرات غير المأهولة وإدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة والبيانات الضخمة وشبكة الإنترنت الخاصة بالطيران في الطبقات المقبلة للخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- (ز) تدرج في الخطة العالمية للملاحة الجوية عنصراً خاصاً "للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران" وفقاً لأحكام الإيكافو؛
- (ح) تصمم عنصراً خاصاً لشبكة إنترنت عالمية خاصة بالطيران في الخطة العالمية للملاحة الجوية، بالتنسيق مع قطاع الطيران والقطاعات غير المتصلة بالطيران؛
- (ط) تشدد على اتباع نهج يتمحور حول الإنسان لتصميم النظم والإجراءات اللازمة لإدارة التغييرات؛

(ي) تدعم إجراء تجارب للمفاهيم الجديدة للملاحة الجوية حسبما وردت في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران والمستفاة من خريطة الطريق النظرية ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

(ك) تواصل العمل مع الدول والمنظمات الدولية وبرامج تحديث إدارة الحركة الجوية وغيرها من الجهات المعنية بشأن إعداد المستوى الفني العالمي للطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل اعتمادها لاحقاً في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

### البند ١ من جدول الأعمال: الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية ٣-١: خرائط الطريق الخاصة بالملاحة الجوية

١٤-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/26، التي عرضتها الأمانة العامة، والتي ورد فيها اقتراح باتباع نهج جديد إزاء إعداد خرائط الطريق الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. وسيحافظ هذا النهج على الهدف الأصلي لخرائط الطريق، أي مساعدة الدول والجهات المعنية في اتخاذ قراراتها المتصلة بالتخطيط والاستثمار. وسيتيح النهج الجديد لأوساط الطيران المدني استيعاب فئات جديدة من الجهات المنتفعة بالمجال الجوي وقبول واعتماد تكنولوجيا جديدة عند توفّرها. ولقد أقرت اللجنة بالفوائد الناجمة عن المنهج الجديد ووافقت عليه. ومع ذلك، أقرت اللجنة بالحاجة إلى تحديد متطلبات الأداء لكل عنصر من عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران في أقرب وقت ممكن حيث تشكل المعلومات الأساسية المطلوبة لوضع جميع الأحكام التشغيلية والفنية والتنظيمية، فضلاً عن الحاجة إلى الحفاظ على الإشارات اللازمة للتكنولوجيات المتسقة مع الأحكام في هذا المنهج الجديد.

١٥-١ ثم استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/55 التي قدمتها مؤسسة اتصالات الطيران اللاسلكية والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني واللجنة الفنية اللاسلكية للطيران وجمعية مهندسي المحركات الدولية وورقة العمل AN-Conf/13-WP/172 التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية. ولقد أعادت ورقات العمل هذه التأكيد على المبادئ التي تؤيدها توصية المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية رقم ١٣/٦ بعنوان "إعداد القواعد القياسية والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية" وقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢ بعنوان "صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الإختلافات" ومن ثم فقد قامت اللجنة بتشجيع الإيكاو على مواصلة بذل جهودها الرامية إلى زيادة الاعتماد على معايير قطاع الطيران من أجل تكملة أحكام الإيكاو. وذكرت أن إدراج معايير قطاع الطيران كمرجع سيبين تحسين استخدام الموارد والخبرات المتوفرة مما سيحسن جودة وكفاءة إعداد أحكام الإيكاو وتنفيذها. ولقد أبلغت اللجنة بأن الإيكاو تعمل بشكل وثيق أصلاً مع المنظمات التي تضع القواعد القياسية في القطاع، وفقاً لما دعا إليه قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢. وفيما يتعلق باستخدام القواعد القياسية لقطاع الطيران، أبرزت اللجنة الحاجة إلى القيام بعمليات التحقق والتأكد المناسبة وضمان قابلية التشغيل البيئي المتبادل.

١٦-١ وأحاطت اللجنة علماً بأن ورقة العمل AN-Conf/13-WP/26 وورقة العمل AN-Conf/13-WP/55 وورقة العمل AN-Conf/13-WP/172 هي تكمل إحداها الأخرى، إذ تؤيد كل ورقة منها اعتماد المنهج القائم على الأداء في إعداد أحكام الإيكاو والحاجة إلى تحديد سبل امتثال مقبولة يمكن من خلالها تقييم التشغيل البيئي والالتزام بأحكام الإيكاو.

١٧-١ وتضمنت ورقة العمل AN-Conf/13-WP/103 التي قدمتها اليابان اقتراحاً بإعداد خريطة طريق لتوحيد القواعد القياسية الخاصة بتوحيد وصلات البيانات وبروتوكولات الإنترنت من أجل تشجيع الاتساق والتغلب على المشكلات الناجمة عن كثرة معايير ومواصفات وصلات البيانات. ويعد هذا الأمر ضرورياً لضمان التنفيذ الفعال للمبادرات الرئيسية الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. ولقد أبلغت اللجنة أيضاً بأن مجموعات خبراء الإيكاو المعنية تضطلع بهذا العمل من خلال وضع "استراتيجية تنفيذ عالمية لوصلات البيانات" وأنها ستسترشد في عملها بالأساليب الواردة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/26 وورقة العمل AN-Conf/13-WP/55. ولقد تضمنت ورقة العمل هذه أيضاً اقتراحاً بأن تنظم الإيكاو ندوة أو حلقة دراسية عن

وصلات البيانات وبروتوكولات الإنترنت. ولقد قبلت اللجنة جدوى هذا الموضوع وأحيل إلى الإيكاو للمضي في دراسته بشأن توقيت ومحتوى هذا الاجتماع.

- ١٨-١ وأحيط علماً بورقة معلومات قدمتها الإمارات العربية المتحدة (AN-Conf/13-WP/260).  
١٩-١ ووافقت اللجنة نتيجة المناقشة على التوصية التالية:

### التوصية ١-٣ — خرائط الطريق الخاصة بالملاحة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) تزود الإيكاو بمعلومات في الوقت المناسب عن خططها الخاصة بالتحديث والمعدات والجهات المنتفعة بالمجال الجوي؛

أن تقوم الدول والإيكاو بما يلي:

(ب) التعاون في العمل من أجل اعتماد منهج قائم على الأداء لدى إعداد متطلبات الأداء وسبل الامتثال المقبولة لاستخدامها في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية مع مراعاة الحاجة إلى التشغيل البيئي على الصعيد العالمي؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ج) توفر خرائط الملاحة الجوية المرتبطة بعناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) والتي تُستخدم فيما يلي:

(١) الجهات الجديدة المنتفعة بالمجال الجوي والتكنولوجيات الناشئة؛

(٢) زيادة المرونة قدر الإمكان في اختيار التكنولوجيات؛

(٣) الاعتماد المبكر للتكنولوجيات الجديدة والقدرات التشغيلية عند ظهورها؛

(د) تواصل أعمال التنسيق الخاصة بـ "الموائد المستديرة بشأن القواعد القياسية" مع المنظمات المعترف بها في مجال وضع القواعد القياسية؛

(هـ) تنتظر في آليات استباقية بديلة من أجل تسريع وتيرة الأعمال الخاصة بوضع "استراتيجية عالمية لتنفيذ وصلات البيانات" وإعداد حلول متسقة، من أجل استخدامها في الاتصالات بواسطة وصلات البيانات جو- أرض.

### البند ١ من جدول الأعمال: الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية

#### ٤-١: دراسات الجدوى في مجال الملاحة الجوية

٢٠-١ ناقشت اللجنة في هذا البند أهمية تحليل العلاقة بين التكاليف والفوائد أثناء عملية صنع القرارات المتصلة بتحسينات الملاحة الجوية. وتضمنت ورقة العمل AN-Conf/13-WP/22 التي عرضتها الأمانة العامة قائمة مرجعية مبسطة لتحليل العلاقة بين التكاليف والفوائد من أجل استخدامها في إعداد هيكل أساسي للملاحة الجوية من خلال إطار حزم



التحسينات في منظومة الطيران وللمساعدة في الحصول على التمويل اللازم لنشر مختلف التجهيزات. ووافقت اللجنة على أهمية النظر في الجوانب الخاصة بالعلاقة بين التكاليف والفوائد، وكذلك في متطلبات مستخدمي المجال الجوي والتأثيرات التشغيلية، في أي عملية من عمليات صنع القرار. وأبرزت اللجنة أهمية إجراء تقييم كامل للتأثير، يشمل الأبعاد الإنسانية والاجتماعية والبيئية، على سبيل المثال لا الحصر، عند تحديد أفضل الحلول فيما يتعلق بتطبيق التحسينات على أداء نظام الملاحة الجوية من خلال استخدام إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بالمعلومات التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني<sup>٣</sup> في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/222 والمتصلة بدراسة خاصة بإعداد نظام لتقويم الإشارات بالأقمار الصناعية ونظام عالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في أفريقيا، بما في ذلك تحليل مستقل للعلاقة بين التكاليف والفوائد وتقييم التأثير بالنسبة للاستخدام في مجال الطيران وفي المجالات غير التابعة للطيران. وشجعت اللجنة في هذا الصدد الإيكاو ودول إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على مساعدة اللجنة الأفريقية للطيران المدني في تقييم الأهداف التي يمكن تحقيقها على ضوء هذه الدراسة.

٢١-١

ووافقت اللجنة، نتيجة المناقشة، على التوصية التالية:

#### التوصية ١-٤ — تحليل التكاليف والفوائد لنشر التجهيزات

أن تقوم الدول بما يلي:

- (أ) تجري تحليلاً للتكاليف والفوائد بوصفه جزءاً من عمليات التقييم الإلزامية، بالتنسيق مع مقدمي خدمات الملاحة الجوية، عند تحديد أفضل الحلول لإدخال التحسينات في أداء نظام الملاحة الجوية من خلال استخدام إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- (ب) تستخدم آلية مبسطة، إذا لم تكن لديها إجراءات محددة لهذا الغرض، مثل القائمة المرجعية المتوفرة من خلال البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل تحليل التكاليف والفوائد لمشروعات الاستثمار في البنى الأساسية للملاحة الجوية، وذلك من أجل إدخال التحسينات الوارد وصفها في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- أن تقوم الإيكاو بما يلي:
- (ج) تدعم عمليات تحليل التكاليف والفوائد من خلال تنظيم حلقات عمل مكرسة لهذا الغرض.

— انتهى —

<sup>٣</sup> الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإثيوبيا واليابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وجمهورية ليبيا ومدغشقر ومالاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.