



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٠٢٤/٨/٢٦ إلى ٢٠٢٤/٩/٦

مشروع تقرير اللجنة عن البند رقم (٣) من جدول الأعمال

مشروع التقرير المرفق عن البند رقم (٣) من جدول الأعمال مقدّم لكي تقرّه
اللجنة من أجل عرضه على الجلسة العامة.

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية
٣-١: المقترحات من أجل تحسين كفاءة خدمات الملاحة الجوية المساهمة في بلوغ الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل

تحسين المجال الجوي

٣-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-CONF/14-WP/10، التي قدمتها الأمانة العامة، والتي طرحت مبادرة لتركيز الاهتمام على التنفيذ السلس لعمليات الفصل الطولية التي تبلغ ٥٥,٥ كيلومتر (٣٠ ميلاً بحرياً) أو أقل في المجال الجوي المحيطي والنائي، و ١٩ كيلومتراً (١٠ أميال بحرية) أو أقل في الأماكن الأخرى، بهدف تعزيز الكفاءة التشغيلية للنظام العالمي للملاحة الجوية. وكثيراً ما كان يُعاق تحسين أداء إدارة الحركة الجوية نتيجة لتطبيق حدود الفصل المختلفة عبر حدود أقاليم معلومات الطيران أو الحدود الدنيا للفصل التي لا تتوافق مع تلك المطبقة عادة في منطقة ما أو منطقة فرعية. وأشارت اللجنة، في معرض تقديم دعمها الواسع النطاق للمقترح كعنصر يساهم في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل للإيكاو في مجال الطيران الدولي، إلى الدور الرئيسي الذي ستؤدي به المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، ودعم التعاون ووضع خطط عمل إقليمية لزيادة كفاءة تدفقات الحركة إلى أقصى حد، على النحو المبين في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/82، المقدمة من سلطنة عمان.

٣-٢ واقتُرح في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/9، التي قدمتها الأمانة العامة، إجراء دراسة جدوى للنظر في الفوائد المحتملة لبرنامج مستقل وموضوعي ومتسق لتدقيق كفاءة شبكة الملاحة الجوية. وأشارت ورقة العمل إلى أن "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" قد سمح بإعداد خطط عمل تصحيحية واستراتيجيات للمساعدة حيث يمكن أن تكون أساساً لتأمين التمويل وتحديد الأولويات في المشاريع التنفيذية.

٣-٣ وأعربت اللجنة عن تأييدها على أساس أن تحدد دراسة الجدوى لمثل هذا البرنامج ما إذا كان ينبغي أن يتخذ شكل عملية تدقيق أو آلية بديلة، مثل "تقييم" أو تحليل الثغرات في إدارة انسياب الحركة الجوية. وينبغي أن تنتظر الدراسة أيضاً فيما إذا كان ينبغي أن يكون النطاق متناسباً مع مدى تعقيد عمليات الحركة الجوية في كل دولة؛ وما إذا كان ينبغي أن تشارك بالضرورة جميع الدول؛ وتقييم كيفية الاستفادة من الآليات القائمة الآن لغرض رصد أداء إدارة الحركة الجوية.

٣-٤ كما شددت اللجنة على أنه ينبغي أن تنتظر الدراسة في كيفية ضمان وجود أساس مباشر لتأمين التمويل وتحديد الأولويات في المشاريع التي تدعم تنمية القدرات والتدريب وتنفيذ وتحديث البنى الأساسية لإدارة الحركة الجوية والنظم المتعلقة بها، مما يساهم في توفير مبادرات دعم عبر الأقاليم لمساعدة الدول والأقاليم على تطوير نظم أكثر قوة لإدارة الحركة الجوية.

٣-٥ وشددت اللجنة كذلك على أهمية إشراك الدول والمنظمات الدولية، بما فيها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية في إجراء الدراسة وإبقائها على علم بالتقدم المحرز. ولدى النظر في كيفية إجراء هذه الدراسة، اتفقت اللجنة على أنه يجب على الإيكاو أن تأخذ في الاعتبار الأثر المالي وعبء العمل على المنظمة، وأن تتلافى الازدواج، وأن تطبق الدروس المستخلصة من برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران.

٦-٣ وناقشت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/40، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، وورقة العمل AN-CONF/14-WP/74، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية، وضع إطار عام للإجراءات التي تشكل الحد الأدنى من مستوى الخدمات فوق المجال الجوي المحيطي والنائي، بحيث يكمل ما ورد في ورقتي العمل AN CONF/14 WP/10 و AN-Conf/14-WP/9. واتفقت اللجنة على أنه في حين أن التطبيق الموحد للحد الأدنى للفصل من شأنه أن يقلل من الاختناقات ويحسن سلامة الملاحة الجوية وكفاءتها، على غرار أهداف المشروع ١٠/٣٠، فإنه ينبغي أيضا تطبيق الحلول الحديثة لإدارة الحركة الجوية في أجزاء كبيرة من المجال الجوي التي لها خصائص انسياب حركة مماثلة. ويشمل ذلك إدارة انسياب الحركة الجوية والاستخدام المرن للمجال الجوي والمجال الجوي للمسارات الحرة والتعاون المدني العسكري. وسلّمت اللجنة بأنه ينبغي أن تستند هذه المبادرات إلى احتياجات قطاع عريض من أوساط الطيران، وهو الأمر الذي قد ينطوي على إجراء ما يلزم من دراسات استقصائية لهذا الغرض.

العمليات القائمة على المسار

٧-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-CONF/14-WP/60 المقدمة من هنغاريا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء^١ فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وسنغافورة، والتي دعت إلى ضرورة اتباع نهج استباقي ومتناغم عالمياً لتطوير وتنفيذ العمليات القائمة على المسار، ومعالجة جميع عمليات إدارة الحركة الجوية التي تستخدم أو تؤثر في مسارات الرحلات. ثم استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-CONF/14-WP/48 المقدمة من إندونيسيا وتايلند وجمهورية كوريا وسنغافورة والصين ونيوزيلندا والولايات المتحدة واليابان ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، والتي ناقشت مبادرة لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ لتحديد مسارات تحقيق مفهوم العمليات القائمة على المسار. كما استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-CONF/14-WP/70 المقدمة من البرازيل وتايلند وسنغافورة والصين والولايات المتحدة واليابان، والتي وصفت دراسة جارية عن أهداف العمليات القائمة على المسار من حيث الأداء ومؤشرات الأداء الرئيسية المرتبطة بها.

٨-٣ وأشارت اللجنة إلى فوائد العمليات القائمة على المسار في تحسين إمكانية التنبؤ بحركة الطائرات وكفاءة الطيران، وكذلك في زيادة استخدام السعة المتاحة ومرونة المشغلين. وأقرت اللجنة بأن هذه الفوائد ستسهم في تحقيق هدف الإيكاو العالمي الطموح الطويل الأجل المتمثل في خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠. وبينما سلمت اللجنة بأنه ستكون هناك درجات متفاوتة من الاستعداد لتنفيذ العمليات القائمة على المسار في مختلف الدول والأقاليم، فقد شددت على أهمية أن يسير ذلك التنفيذ على نحو جيد من حيث الإعداد والتنسيق لتحقيق المزيد من الفوائد الجوهرية والفورية. وبناء على ذلك، اتفقت اللجنة على ضرورة قيام الإيكاو بتوسيع برنامج عملها لتحسين تخطيط ومزامنة تطوير وتنفيذ جميع العوامل التمكينية ذات الصلة بالعمليات القائمة على المسار. كما سلطت الضوء على أنه في الوقت الذي تواصل فيه الإيكاو جهودها في تنسيق التنفيذ الإقليمي والعالمي، ينبغي للدول وللمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تركز على تخطيط وتنفيذ عوامل التمكين التقنية

^١ إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، آيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، مالطا، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

^٢ أذربيجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، مقدونيا الشمالية، موناكو، النرويج، المملكة المتحدة.

الناضجة وذات الصلة بالعمليات القائمة على المسار، مثل إدارة المعلومات على صعيد المنظومة و"معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية".

٩-٣ ولدى مناقشة عوامل تمكينية خاصة بالعمليات القائمة على المسار، قدمت اللجنة أيضاً دعماً واسعاً للإجراءات المقترحة المتعلقة بوضع أحكام للمزامنة الآلية للمسار الجوي - الأرضي، فضلاً عن التحقيق في التطور المحتمل لسياسة تقديم الخدمات الواردة في وثيقة "المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية" (Doc 9854)، التي يمكن أن تولّد الحوافز اللازمة لغرض الانتقال في التوقيت المناسب إلى العمليات القائمة على المسار. وفيما يتعلق بالتوصيات المتعلقة بإرشادات مؤشرات الأداء الرئيسية للإيكاو الواردة في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/70، وافقت اللجنة على إحالتها إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة للنظر فيها لدى إحراز تقدم بشأن تطوير إرشادات العمليات القائمة على المسار وتحديث إطار أداء الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750). ورحبت اللجنة بمبادرات دراسة مقاييس الأداء المطبقة على العمليات القائمة على المسار وسلطت الضوء على أهمية التعاون النشط بين الدول وأوساط قطاع الطيران ولا سيما على المستوى الإقليمي. وشجعت اللجنة الدول وأصحاب المصلحة في أوساط القطاع على تقاسم نتائج هذه الدراسات مع الإيكاو من خلال مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة أو عملية إدارة التغيير في الخطة العالمية للملاحة الجوية.

١٠-٣ وفيما يتعلق بالإلغاء التدريجي للأحكام المتعلقة بخطة الإيكاو للطيران المُشار إليها عادة بخطة الطيران لعام ٢٠١٢ (FPL2012)، أشارت اللجنة إلى أن المناقشة ستختتم في إطار البند ٣-٢ من جدول الأعمال.

تصنيف المجال الجوي وتعزيز فرص تفويض المجال الجوي

١١-٣ ناقشت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/94، التي قدمتها اليابان، التدابير المتاحة لتحسين سعة المجال الجوي وبالتالي زيادة وفورات الوقود عن طريق النظر في تقسيم المجال الجوي إلى قطاع في المستوى الرأسي بدلاً من المستوى الأفقي التقليدي. وبالإضافة إلى ذلك، وفيما يتعلق بورقة العمل AN-CONF/14-WP/38، التي قدّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة، التي تسلط الضوء على فوائد المجال الجوي للمسارات الحرة. واعترافاً من اللجنة بأن توسيع نطاق مبادرات المجال الجوي للمسارات الحرة عبر حدود المجال الجوي من شأنه أن يزيد من الكفاءة التشغيلية ويسهم في خفض استهلاك الوقود، وافقت على إحالة مسألة ما إذا كان من الضروري قيام الإيكاو بوضع أحكام وإرشادات إضافية لتسهيل التنفيذ المنسق للمجال الجوي للمسارات الحرة، إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

١٢-٣ وناقشت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/39، التي قدّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة، تنفيذ مناطق البث الإلزامية كوسيلة لتحسين السلامة في بيئات المجال الجوي المعقدة. وفي حين أن استخدام البث الإلزامي بواسطة الطائرات التي تطبق قواعد الطيران البصري في المجال الجوي من الفئة زاي يختلف عن أحكام تصنيف المجال الجوي الواردة في الملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية"، وافقت اللجنة على إحالة المسألة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة، للنظر فيها بالاقتران مع العمل الجاري بشأن إمكانية تطبيق قواعد الطيران وتطورها المنبثقة عن الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

١٣-٣ واقترحت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/89، التي قدّمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، ضرورة توفير مساعدة أقوى وأكثر تنظيماً من الإيكاو من أجل ترتيبات الخدمات عبر الحدود التي من شأنها أن تدعم الدول التي تنظر

في فوائد هذه الترتيبات، وأن تقدم التوجيه بشأن أفضل السبل لوضعها. ووُصفت هذه الترتيبات بأنها: (أ) تعديلات طفيفة لحدود المجال الجوي بين الدول المتجاورة؛ (ب) مقدم واحد لخدمات الملاحة الجوية لتقديم خدمات الحركة الجوية فوق أكثر من دولة واحدة (يركز أحياناً على المجال الجوي العلوي)؛ (ج) إنشاء كيان جديد تماماً لتقديم خدمات الحركة الجوية فوق دول متعددة. وأشارت الورقة إلى عدة أمثلة على ترتيبات الخدمات التي تحققت فيها فوائد كبيرة، وأحياناً على مدى عقود عديدة، غير أنه رُئي أن الافتقار إلى الإرشادات يعوق تكرار هذه التشكيلات المركزية للمجال الجوي. وأقرت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/115، التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل، بفوائد عمليات خدمات الحركة الجوية عبر الحدود، وأن هذا التقسيم القطاعي يمكن أن يكون ديناميكياً أو سلساً. وبينما اقترحت الورقة ضرورة وضع إطار يتضمن قواعد قياسية تكميلية وضمانات أخرى، أشارت اللجنة إلى التقويضات الحالية الناجمة للفضاء الجوي، باعتبارها مؤشراً على قيمة أحكام الإيكاو القائمة على مستوى جميع ملاحق الإيكاو.

عمليات النقل الفضائي

٣-١٤ استعرضت اللجنة ورقات العمل: AN-CONF/14-WP/58، المقدمة من هنغاريا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء^٢ فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٣، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وإكوادور وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وشيلي وكوبا وكوستاريكا والمكسيك وهندوراس؛ و AN-CONF/14-WP/17، المقدمة من الولايات المتحدة ونيوزيلندا؛ و AN-CONF/14-WP/110، المقدمة من شيلي برعاية من ٢٠ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)؛ و AN-CONF/14-WP/72، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية. وقد بيّنت ورقات العمل هذه الحاجة إلى إعادة ترتيب أولويات برنامج العمل لفترة الثلاث سنوات المقبلة لدعم نمو عمليات المجال الجوي العلوي وقطاع النقل الفضائي، وتعزيز التنسيق العالمي لعمليات النقل الفضائي، فضلاً عن الأهداف الأطول أجلاً، مثل تعزيز التعاون القوي بين قطاعي الفضاء والطيران. كما ناقشت ورقات العمل الحاجة إلى وضع إرشادات تتعلق بإدماج العمليات الفضائية في المجال الجوي. وأيدت اللجنة ورقات العمل هذه، مع التسليم بأن عمليات النقل الفضائي تختلف عن عمليات المجال الجوي العلوي. كما لاحظت أيضاً، على سبيل المثال، أن المركبات الفضائية لا تستوفي بالضرورة تعريف "الطائرة"، وبالتالي ينبغي إدارة إدماج هذه العمليات في المجال الجوي في مسارات عمل منفصلة داخل الإيكاو. وسلمت اللجنة بأن الزيادة الكبيرة في عمليات النقل الفضائي تثير وجوب قيام الدول الأعضاء والإيكاو بمعالجة القضايا المعروفة المتعلقة بكفاءة المجال الجوي، بما في ذلك النظر في وضع إرشادات مناسبة. وشملت هذه القضايا تنسيق إعلانات الطيران، والتواصل مع أصحاب المصلحة المرتبطين بعمليات محددة مع المشاركة المستمرة والتشاور وتبادل أفضل الممارسات والشواغل بشأن إدارة انسياب الحركة الجوية، وتبادل البيانات للحصول على تحديثات في الوقت الفعلي بشأن حالة المجال الجوي، باستثناء استخدام بيانات القياس عن بُعد. وسلمت اللجنة بضرورة

^٣ إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، آيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، مالطا، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

^٤ أذربيجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، مقدونيا الشمالية، موناكو، النرويج، المملكة المتحدة.

^٥ الأرجنتين، أروبا، إكوادور، أوروغواي، باراغواي، بليز، بنما، بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات)، بيرو، جامايكا، الجمهورية الدومينيكية، السلفادور، غواتيمالا، فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، كوبا، كوستاريكا، كولومبيا، المكسيك، نيكاراغوا، هندوراس.

مواصلة التعاون، وربما تنظيم فعاليات مشتركة، مع لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية ومكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي وسائر وكالات الأمم المتحدة، حسب الاقتضاء، مع الاعتراف بأن قانون الجو وقانون الفضاء يخضعان لنظم قانونية مختلفة.

عمليات المجال الجوي العلوي

١٥-٣ ودعت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/131، المقدمة من المملكة العربية السعودية، وورقة العمل AN-CONF/14-WP/104، المقدمة من الولايات المتحدة، الإيكاف إلى إعطاء الأولوية لعمليات المجال الجوي العلوي في برنامج عملها، وإدراج حلول شاملة لإدارة الفصل الآمن للطائرات أثناء صعودها إلى المجال الجوي العلوي ونزولها منه وتحليقها فيه.

١٦-٣ وأيدت اللجنة هاتين الورقتين مذكرة بأنهما تتسقان مع قرارات الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية وتوصيات المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، وتقدمان مزيداً من المعلومات بشأنها. وشددت اللجنة على أهمية اتباع نهج كلي إزاء عمليات المجال الجوي العلوي، كما أكدت على ضرورة وضع أحكام تدريجية لإدارة عمليات الفصل والتخطيط للطوارئ ووضع منهجيات لتقييم المخاطر ورصدها، ولا سيما عمليات النزول غير المراقبة.

١٧-٣ وجددت اللجنة التأكيد على استمرار التعاون مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى، حسب الاقتضاء.

نظام تقويم الإشارات بالنظم الأرضية و نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية

١٨-٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/127 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية بدعم من ١٩ دولة من الدول الأعضاء في أمريكا اللاتينية والكاريبي^٦، والتي اقترحت إدراج رموز نوتام جديدة للإشارة إلى الجزء الأرضي لنظام تقويم الإشارات بالنظم الأرضية من الفئات الأولى والثانية والثالثة. ومع الإشارة إلى نشر المعلومات المتعلقة بالوضع التشغيلي للنظام، تساءلت اللجنة عن مدى الحاجة إلى تعديل الرموز. لكنها اتفقت على إحالة هذا العمل إلى مجموعة (مجموعات) الخبراء المختصة للمزيد من الدراسة.

١٩-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/128 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية بدعم من ١٩ دولة من الدول الأعضاء في أمريكا اللاتينية والكاريبي^٦، والتي أبرزت أهمية نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية (SBAS) بوصفه أداة ملاحة تتسم بالدقة لعمليات الاقتراب الآلي. وأيدت اللجنة تطوير هذا النظام وشجعت على مواصلة تطوير الإجراءات الآلية. وأحيط علماً بالعمل الجاري فيما يتعلق بتطوير نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية واتفق على إحالة ورقة العمل إلى مجموعة (مجموعات) الخبراء المختصة للمزيد من الدراسة.

^٦ الأرجنتين، وأروبا، وبلير، وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، نيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

مشكلات أخرى في إدارة الحركة الجوية

٢٠-٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-CONF/14-WP/139 المقدمة من كولومبيا، والتي تدعو إلى وضع لوائح وقواعد قياسية إضافية لدعم التنفيذ العالمي لخدمات الحركة الجوية الرقمية للمطارات (DATS) وأحاطت اللجنة علماً بأنه يجري وضع الأحكام والمواد الإرشادية اللازمة في الإيكاو فيما يتعلق بهذه الخدمات، ووافقت على إحالة الورقة إلى مجموعة (مجموعات) الخبراء المختصة. وطلبت اللجنة من مجموعة (مجموعات) الخبراء أن يدرجوا في دراستهم تأثير خدمات الحركة الجوية الرقمية للمطارات على سلامة الطيران، والعمليات عبر الحدود وعمليات الطوارئ، وتجهيز الطائرات، وإدارة الوقود، وتدريب مراقبي الحركة الجوية وإجازتهم. وفيما يتعلق بوضع القواعد القياسية لترخيص واعتماد مقدمي نظم خدمات الحركة الجوية الرقمية للمطارات، وافقت اللجنة أيضاً على إحالة هذا المقترح إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة، مع مراعاة المرحلة المبكرة من إعداد تكنولوجيات خدمات الحركة الجوية الرقمية للمطارات وتطورها الجاري.

٢١-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-CONF/14-WP/54 المتعلقة بإدارة مخاطر اصطدام الأحياء البرية، التي قدمتها أستراليا، وأذربيجان، وإندونيسيا، وإيطاليا، وباكستان، والبرازيل، وتايلند، وسنغافورة، وسويسرا، وفرنسا، والفلبين، وفيجي، وكمبوديا، والمملكة المتحدة، والهند، والمجلس الدولي للمطارات، ومؤسسة سلامة الطيران، واتحاد النقل الجوي الدولي. واتفقت اللجنة على أن الفرص المتاحة للحد من مخاطر اصطدام الطيور وغيرها من الأحياء البرية عن طريق تطبيق منهجيات وتكنولوجيات جديدة ينبغي أن ينظر فيها خبراء من مجموعة واسعة مناسبة من التخصصات من أجل وضع إرشادات منهجية تتضمن أفضل الممارسات بشأن أخطار الأحياء البرية، وإدارة المخاطر، وسلامة الطيران، حسب الاقتضاء. وعلى هذا الأساس، وافقت اللجنة على إحالة محتويات الورقة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٢٢-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/68 التي قدمتها الصين، وأحاطت اللجنة علماً بالجهود التي تبذلها الصين لتعزيز تطوير وتنفيذ عملية صنع القرار التعاوني في المطارات، وتقاسم خبراتها في هذا الصدد. واتفقت اللجنة على إحالة مضمون الورقة، التي روجت لتحديث إرشادات الإيكاو، ولا سيما "دليل الإدارة التعاونية لانسباب الحركة الجوية" (الوثيقة 9971 Doc)، ومشاركة مشاريع التنفيذ الناجحة، إلى مجموعات الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٢٣-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/119 التي قدمتها اليابان وسنغافورة، والتي سلطت الضوء على تأثير عمليات إدارة الحركة الجوية على خفض الانبعاثات دعماً للهدف العالمي الطموح طويل الأجل. ودُكرت اللجنة بأن العمل جارٍ بالفعل في هذا المجال، لا سيما فيما يتعلق باستعراض الإرشادات الخاصة بعمليات الصعود المستمر وعمليات الهبوط المستمر، ووافقت على إحالة محتوى الورقة إلى مجموعة (مجموعات) الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٢٤-٣ وأُحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من البرازيل (AN-Conf/14-WP/189 و AN-Conf/14-WP/190) و AN-Conf/14-WP/191 و AN-Conf/14-WP/192؛ والبرازيل بدعم من الولايات المتحدة والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٧ (AN-Conf/14-WP/133)؛ وشيلي بدعم من ٢٠ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني

^٧ الأرجنتين، وآروبا، وبليز، وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

لأمريكا اللاتينية^٨ (AN-Conf/14-WP/111 و AN-Conf/14-WP/112)، والصين (AN-Conf/14-WP/174)، و AN-Conf/14-WP/175، و AN-Conf/14-WP/181، و AN-Conf/14-WP/182، و AN-Conf/14-WP/183، و AN-Conf/14-WP/184؛ والصين وسنغافورة وتايلند (AN-Conf/14-WP/69)؛ والصين وتايلند بدعم من سنغافورة (AN-Conf/14-WP/178)؛ والصين بدعم جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية (AN-Conf/14-WP/177)؛ والجمهورية الدومينيكية بدعم من ١٩ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٩ (AN-Conf/14-WP/129)؛ وجنوب أفريقيا (AN-Conf/14-WP/204) و AN-Conf/14-WP/205؛ وإسبانيا (AN-Conf/14-WP/162)؛ والإمارات العربية المتحدة (AN-Conf/14-WP/42) و AN-Conf/14-WP/43، و AN-Conf/14-WP/45، و AN-Conf/14-WP/46، و AN-Conf/14-WP/47، و AN-Conf/14-WP/169 و AN-Conf/14-WP/171؛ والمملكة المتحدة (AN-Conf/14-WP/165)؛ والمملكة المتحدة والولايات المتحدة (AN-Conf/14-WP/203)؛ والولايات المتحدة (AN-Conf/14-WP/200)؛ وأوروغواي بدعم من ٢٠ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{١٠} (AN-Conf/14-WP/156)؛ وفنزويلا (جمهورية - البوليغارية) (AN-Conf/14-WP/18) و AN-Conf/14-WP/30؛ واللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن الدول الأعضاء الأربعة والخمسين فيها^{١١} (AN-Conf/14-WP/85)؛ وفريق عمل النقل الجوي (ATAG)، والمجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، واتحاد النقل الجوي الدولي، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) (AN-Conf/14-WP/51)؛ ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (AN-Conf/14-WP/35)؛ وهيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) نيابة عن بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وكوستاريكا ونيكاراغوا وهندوراس (AN-Conf/14-WP/50)؛ واتحاد النقل الجوي الدولي (AN-Conf/14-WP/162)؛ واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال (AN-Conf/14-WP/80).

٣-٢٥ وبناءً على المناقشة، أقرت اللجنة التوصيات التالية:

^٨ الأرجنتين، وأروبا، وبليز، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، وإكوادور، والسلفادور، وشيلي، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليغارية).

^٩ الأرجنتين، وأروبا، والبرازيل، وبليز، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وفنزويلا (جمهورية - البوليغارية).

^{١٠} الأرجنتين، وأروبا، والبرازيل، وبليز، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وفنزويلا (جمهورية - البوليغارية).

^{١١} الجزائر، أنغولا، بنين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، كابو فيردى، الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إيسواتيني، إثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، السودان، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زمبابوي.

التوصية ٣-١/١ - المشروع ١٠/٣٠ - التنفيذ الأمثل للحد الأدنى للفصل الطولي

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) التعاون بنشاط مع الدول المجاورة، في إطار عمليات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، لتنفيذ المشروع ١٠/٣٠ - المتعلق بتنفيذ عمليات الفصل الطولية التي تبلغ ٥٥,٥ كيلومتر (٣٠ ميلاً بحرياً) أو أقل في المجال الجوي المحيطي والنائي، و ١٩ كيلومتراً (١٠ أميال بحرية) أو أقل في أماكن أخرى؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ب) من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، وضع خطط عمل إقليمية لتنفيذ المشروع ١٠/٣٠؛

(ج) دعم التعاون بين الأقاليم من أجل تنفيذ المشروع ١٠/٣٠ بشكل منسق.

(د) النظر في إجراءات أخرى بشأن الحد الأدنى لمستوى الخدمة لتنفيذها في المجال الجوي المحيطي والنائي، واتخاذ إطار عمل لذلك.

التوصية ٣-٢/١ - دراسة جدوى بشأن وضع برنامج لمراجعة كفاءة الملاحة الجوية في الإيكاو.

أن تجري الإيكاو دراسة عن جدوى وضع برنامج يتبع لها لمراجعة كفاءة الملاحة الجوية، أو مبادرة مماثلة، على أن تشارك الدول والمنظمات الدولية في جميع مراحل الدراسة.

التوصية ٣-٣/١ - التمكين من النشر الناجح للعمليات القائمة على المسار

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) أن تعجل، بالتعاون مع الإقاليم، بتنفيذ العوامل التمكينية للعمليات القائمة على المسار التي تعتبر ناضجة وذات صلة؛

(ب) أن تدعم الإيكاو في التعجيل ببرنامج عملها بشأن العمليات القائمة على المسار والعوامل التمكينية لها، بما في ذلك وضع خطة وجدول زمني لتفعيل تقديم خدمات التشغيل القائمة على المسار؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ج) وضع وصيانة برنامج للإيكاو يتناول النطاق الكامل للعمليات القائمة على المسار؛

(د) وضع أحكام وإرشادات خاصة بالإيكاو بشأن التزامن الآلي للمسار الجوي - الأرضي؛

هـ) التحقق من مدى الحاجة إلى تطوير السياسة المعتمدة لتحديد الأولويات في الخدمات لأغراض تطبيق مفهوم العمليات القائمة على المسار.

التوصية ٣-١/٤ - المجال الجوي للمسارات الحرة

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) التعاون بنشاط مع الدول المجاورة لتنفيذ المجال الجوي للمسارات الحرة؛

أن تقوم الإيكاف بما يلي:

ب) النظر في الحاجة إلى أحكام ومواد إرشادية لغرض التنفيذ المنسق للمجال الجوي للمسارات الحرة، بما في ذلك التنفيذ عبر حدود المجال الجوي وأقاليمه.

التوصية ٣-١/٥ - تفويض المسؤولية عن توفير خدمات الحركة الجوية

أن تضع الإيكاف إطار عمل لمساعدة الدول التي تنتظر في تفويض المسؤولية عن توفير خدمات الحركة الجوية.

التوصية ٣-١/٦ - معالجة الإدماج المأمون لعمليات النقل الفضائي في نظام الفضاء الجوي

أن تقوم الإيكاف بما يلي:

أ) العمل مع الدول الأعضاء لتحديد وتجميع ونشر أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، فيما يتعلق بالملاحة المأمونة والفعالة للطائرات في عمليات النقل الفضائي؛

ب) النظر في وضع مواد إرشادية لمقدمي خدمات الملاحة الجوية تتعلق بإدماج عمليات النقل الفضائي التجاري، بما في ذلك نشر إعلانات الطيارين "النوتام"، وإخطار الجهات المعنية عن عمليات بعينها، وإدارة انسياب الحركة الجوية، وتبادل البيانات من أجل الحصول على معلومات محدثة في الوقت الحقيقي عن حالة المجال الجوي، باستثناء بيانات القياس عن بعد لمركبات الإطلاق.

التوصية ٣-١/٧ - عمليات المجال الجوي العلوي

أن تقوم الإيكاف بما يلي:

أ) وضع رؤية شاملة ومفهوم عالمي لعمليات المجال الجوي العلوي، بما في ذلك الموافقة التنظيمية ومسؤوليات التنسيق والتبعات، لإدراجها في برنامج عملها لفترة الثلاث سنوات القادمة؛

(ب) وضع الأحكام المتعلقة بالعبور المأمون والفعال للطائرات عبر المجال الجوي الخاضع للرقابة وإدارة الفصل في المجال الجوي العلوي، بما في ذلك التخطيط للطوارئ في إجراءات إدارة الحركة الجوية ومنهجيات تقييم المخاطر والرصد، خاصة بالنسبة للهبوط غير الخاضع للرقابة.

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية
٢-٣: التلخيص التدريجي من النظم القديمة

تحسين استخدام الأنظمة القديمة لأقصى ما يمكن و/أو التلخيص التدريجي منها

٢٦-٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-CONF/14-WP/96، المقدمة من اليابان، والتي أبرزت الحاجة إلى منهجية محددة عالمياً لتحقيق المستوى الأمثل لاستخدام النظم القديمة. وإدراكاً منها للتحديات التي تواجهها الدول ولقوائد الابتكار في نظام الطيران، لا سيما في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي أن تنتظر الإيكو في إدراج تحسين استخدام النظم القديمة في وضع خريطة طريق تكنولوجيا نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع، والاستفادة من مفهوم شبكة التشغيل الدنيا لنظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع بطريقة منسقة عالمياً. كما شددت اللجنة على أهمية ضمان المواءمة مع الخطة العالمية للملاحة الجوية وكذلك مراعاة المتطلبات المحلية فيما يتعلق بقدرة نظام الملاحة الجوية على الصمود.

٢٧-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-CONF/14-WP/41، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، والتي سلطت الضوء على فوائد النظم الحديثة لإدارة الحركة الجوية مقارنة بالنظم القديمة القائمة، ودعت إلى ضرورة التلخيص التدريجي من النظم القديمة لتعزيز كفاءة الملاحة الجوية العالمية وسلامتها واستدامتها. وإذ أشارت اللجنة إلى أن أحكام الإيكو المتعلقة بتعطيل الخدمات والتخطيط للطوارئ لا تزال سارية، شجعت الدول على اعتماد خطة تنفيذ تدريجية للانتقال إلى النظم الحديثة لإدارة الحركة الجوية. واتفقت اللجنة على الحاجة إلى إطار عالمي لتوجيه عملية الانتقال من النظم القديمة، وإلى منبر لتبادل المعرفة لتيسير تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة، مع التذكير بالدور المهم الذي تضطلع به الإيكو في دعم التنفيذ.

الانتقال إلى خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية ووقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢"

٢٨-٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-CONF/14-WP/11، التي قدمتها الأمانة العامة، والتي أوجزت التقدم المحرز في وضع أحكام وإرشادات عالمية للتمكين من التنفيذ الاختياري لخدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية. وسلطت الورقة الضوء على التحديات الممكنة المرتبطة بطول أمد العمليات المختلطة لكل من أحكام الإيكو الخاصة بخطة الطيران والمعروفة بنظام "FPL2012" وخدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية، واقتُرحت تحديد عام ٢٠٣٤ كموعِد عالمي مستهدف لوقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢". كما اقترحت الورقة توجيه الجهود والموارد المناسبة من الدول والصناعة والإيكو لتسريع التنفيذ المنسق لخدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية.

٢٩-٣ واستعرضت اللجنة عدة ورقات أُيدت أيضاً الإجراءات المقترحة في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/11 واستكملتها، وشملت: ورقة العمل AN-Conf/14-WP/71، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة؛ وورقة العمل AN-Conf/14-

WP/134، المقدمة من البرازيل بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{١٢}؛ وورقة العمل AN-Conf/14-WP/49 المقدمة من وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA) نيابةً عن الدول الأفريقية الأعضاء البالغ عددها ١٨ دولة^{١٣}؛ وAN-Conf/14-WP/78، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية والمجلس الدولي لطيران الأعمال.

٣-٣٠ وأشارت اللجنة أيضاً إلى ورقتي العمل التاليتين المقدمتين في إطار البند ٣-١ من جدول الأعمال: AN-Conf/14-WP/60، التي قدمتها هنغاريا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^{١٤}، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^{١٥}، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية بشأن تحديد موعد طموح لوقف العمل بخطة ٢٠١٢، وAnn-Conf/14-WP/48، التي قدمتها إندونيسيا والصين واليابان ونيوزيلندا وجمهورية كوريا وسنغافورة وتايلند والولايات المتحدة الأمريكية ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، بشأن التعجيل بتنفيذ ركائز العملية القائمة على المسار، مثل خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية وإدارة المعلومات على صعيد المنظومة، لمنع تطاول أمد العمليات المختلطة.

٣-٣١ وأكدت اللجنة من جديد على الفوائد الكبيرة التي سيحققها التنفيذ العالمي لخدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية، وأعربت عن تأييدها الواسع لضرورة تقليص مدة العمليات المختلطة إلى أدنى حد ممكن. وأقرت اللجنة بأن إطالة أمد العمليات المختلطة للنظامين معاً ستطلب موارد إضافية لإدارة تعقيدات نظامي معالجة خطط الطيران على حد سواء، مما يحد من معدل التحول إلى خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية ويلغي الفوائد المتوقعة منها. ونتيجة لذلك، اتفقت اللجنة على ضرورة تحديد تاريخ مستهدف عالمي لإنهاء العمليات المختلطة. واتفق كذلك على أن تتركز جهود الإيكاو على وضع الأحكام والإرشادات اللازمة للتمكين من وقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" على النطاق العالمي.

٣-٣٢ وشددت اللجنة على أهمية اتباع نهج شامل ومنسق على المستويين الوطني والإقليمي للتخطيط للانتقال إلى خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية، والدور الحاسم الذي ستضطلع به المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في هذه العملية. كما شددت اللجنة على الحاجة إلى التعاون بين الدول لتبادل الخبرات والموارد، وتوفير ما يلزم من إرشادات ودعم من الإيكاو. وأقرت اللجنة أيضاً بفوائد إنشاء مجموعات تركيز إقليمية، حسب الاقتضاء، تكلف بتنسيق ورصد أعمال تخطيط وتنفيذ خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية وتوفير الدعم اللازم طوال الفترة الانتقالية.

^{١٢} الأرجنتين، وأروبا، وبلز، وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^{١٣} بنين، بوركينا فاسو، الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، الغابون، غينيا الاستوائية، غينيا-بيساو، مدغشقر، مالي، موريتانيا، النيجر، رواندا، السنغال، توغو.

^{١٤} النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، التشيك، الدنمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، المجر، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد.

^{١٥} ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

٣٣-٣ وفيما يتعلق بالتاريخ المستهدف عالمياً لوقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢"، أعربت اللجنة عن تأييدها القوي لعام ٢٠٣٤، مع التسليم بالوقت الذي ستحتاجه الدول والصناعة للتحضير للتنفيذ والوقت الذي ستستغرقه الإيكافو لتعديل الأحكام والتوجيهات في هذا الشأن. وبالإشارة إلى مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، تم الاتفاق على أنه ينبغي على الإيكافو إجراء تقييم دوري لمدى استعداد أوساط إدارة الحركة الجوية على الصعيد العالمي للتنفيذ وتقديم التقارير في هذا الشأن، ومراعاة ذلك عند تحديد تواريخ وجوب التطبيق بالنسبة لمقترحات تعديل أحكام الإيكافو المتعلقة بوقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" وأشير إلى ورقتي المعلومات المقدمتين من هولندا (AN-Conf/14-WP/158 و AN-Conf/14-WP/159).

٣٤-٣ وفي ضوء المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ٣-٢/١ - التخلّص التدريجي من النظم القديمة و/أو تحسين استخدامها

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) اعتماد خطة تنفيذ مرحلية للانتقال إلى النظم الحديثة لكل من الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية، مع الحفاظ على شبكة تشغيل دنيا، ضماناً لتوفير خدمات ملاحة جوية تتسم بالمرونة؛

أن تقوم الإيكافو بما يلي:

ب) وضع إطار عمل عالمي لتوجيه الدول الأعضاء في عملية التخلّص التدريجي من النظم القديمة و/أو تحسين استخدامها، مع ضمان الاتساق وقابلية التشغيل البيئي؛

ج) النظر في إدراج منهجية لتحقيق الاستخدام الأمثل للنظم القديمة في خارطة طريق تكنولوجيا الاتصالات والملاحة والاستطلاع، مع الاستفادة من مفهوم شبكة التشغيل الدنيا للاتصالات والملاحة والاستطلاع بطريقة منسقة عالمياً؛

د) إنشاء منصة لتبادل المعرفة تتيح للدول الأعضاء تبادل الخبرات والتحديات وأفضل الممارسات المتعلقة بالانتقال من النظم القديمة إلى التقنيات الحديثة في إدارة الحركة الجوية.

التوصية ٣-٢/٢ - الانتقال إلى نظام "معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية" ووقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" بحلول عام ٢٠٣٤

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) تيسيراً لوقف العمل عالمياً بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" بحلول عام ٢٠٣٤، البدء في وضع خطة وطنية للانتقال إلى نظام "معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية" بالتعاون مع الجهات المعنية على مستوى القطاع؛

- (ب) تضمين خطط الملاحة الجوية الوطنية في كل دولة خططاً لتنفيذ المستوى الأدنى والمستوى الاختياري من خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية؛
- (ج) تبادل الخبرات والموارد اللازمة لتنفيذ خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية؛
- (د) من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، النظر في إنشاء مجموعات تركيز إقليمية لتنسيق أعمال تخطيط وتنفيذ خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية، وتوفير الدعم اللازم طوال الفترة الانتقالية؛
- (هـ) دعم عمل المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الفرعية التابعة لها والمساهمة فيه، بهدف وضع خطة إقليمية للانتقال إلى خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية، بافتراض وقف العمل عالمياً بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" بحلول عام ٢٠٣٤؛
- أن تقوم الإيكاو بما يلي:
- (و) تعديل أحكام الإيكاو في هذا الشأن وتعديل المواد الإرشادية كي يتسنى وقف العمل عالمياً بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" بحلول عام ٢٠٣٤، ووسائل خدمات الحركة الجوية المرتبط بهذا النظام؛
- (ز) من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، تقديم التوجيه والدعم لوضع خطط إقليمية للانتقال إلى نظام "معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية"، كي يتسنى وقف العمل عالمياً بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" بحلول عام ٢٠٣٤؛
- (ح) دعم التعاون بين الأقاليم من أجل التنفيذ المتسق لخدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية، والانتقال إلى هذا النظام؛
- (ط) رصد ودعم التقدم المحرز في تنفيذ الخدمات المقدمة من خلال هذا النظام وقيام الدول بوضع خطط انتقالها إليه؛
- (ي) إجراء تقييم دوري وتقديم تقرير عن مدى استعداد أوساط إدارة الحركة الجوية حول العالم لوقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" بحلول عام ٢٠٣٤.

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية
٣-٣: الطبعة الثامنة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP)

تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية

٣٥-٣ قدمت الأمانة العامة ورقة العمل AN-Conf/14-WP/12، التي طرحت مقترحات بشأن سلسلة من التحديثات الرئيسية على المستويين الاستراتيجي والفني في الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750)، والتي ستعرض لاحقاً على الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو لإقرارها بوصفها الطبعة الثامنة من الخطة. ووافقت اللجنة، من حيث المبدأ، على التحديثات المقترحة على المستوى الاستراتيجي العالمي. ويشمل ذلك، في المقام الأول، إضافة تحديين وفرصتين لإبراز المجالات ذات الأولوية التي طُرحت في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية، وتطبيق نهج جديد بالنسبة للوافدين الجدد والذكاء الاصطناعي، والربط بين المستويين الاستراتيجي والتقني، فضلاً عن تحديث الطموحات المتوخاة على مستوى الأداء وتحديث خارطة الطريق المفاهيمية.

٣٦-٣ وفيما يتعلق بالتحديثات المقترحة على المستوى الفني العالمي، وافقت اللجنة أيضاً، من حيث المبدأ، على تحديث مجال الأداء الرئيسي المتعلق بالبيئة ومجال التركيز على المرونة في إطار أداء الخطة العالمية للملاحة الجوية. واتفقت اللجنة أيضاً على أن الطريقة التي يُشار بها إلى بعض التدابير البيئية في أهداف الأداء ينبغي أن يستعرضها فريق (أفرقة) الخبراء المختصين. وأحاطت اللجنة علماً بأن أحدث التكنولوجيات على مستوى الصناعة قد تم استيعابها في إطار حزمة التحسينات في منظومة الطيران. وأقرت اللجنة أيضاً بضرورة أن تواصل الإيكاو تحديث المستوى الفني العالمي استناداً إلى التغييرات التي جرى إدخالها على المستوى الاستراتيجي، على النحو المبين في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/132 المقدمة من المملكة العربية السعودية وورقة العمل AN-CONF/14-WP/152 المقدمة من جمهورية كوريا. ونظراً لأهمية إدارة الأداء وإدخال المفاهيم الجديدة، اتفقت اللجنة على أن تقوم الإيكاو بما يلي: تبسيط إطار الأداء مع مراعاة الاحتياجات الإقليمية؛ وتحديث الصلة بين حزمة التحسينات في منظومة الطيران وإطار الأداء، بما في ذلك مجالي البيئة والمرونة؛ ووضع مواد توجيهية واعتماد حالات استخدام معتمدة لدعم نشر المفاهيم الجديدة وتنفيذها. ولتسهيل هذه المهمة، حثت اللجنة جميع الدول الأعضاء التي لديها خبرة في المفاهيم الجديدة على تبادل خبراتها مع الدول الأخرى من خلال الإيكاو.

٣٧-٣ ولتحسين فهم هيكل الخطة العالمية وسياقها وإمكانية تتبع التغيرات بين إصداراتها، وافقت اللجنة على الحاجة إلى وضع استراتيجيات اتصال فعالة.

٣٨-٣ وأحاطت اللجنة علماً بالشواغل المعرب عنها في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/152 فيما يتعلق بتطوير النظام الإلكتروني لإدارة خطط الملاحة الجوية الإقليمية، من حيث حسن التوقيت، وشفافية التنقيح، وتتبع عملية التنقيح على مر السنوات. واتفقت اللجنة على ضرورة مراعاة الوضوح في إجراءات المراجعة وأساليب العرض، مع الحفاظ على الوظائف الأصلية لخطط الملاحة الجوية، والاعتراف بوجود تحديات في استخدام الموارد الإلكترونية فقط كوثائق مرجعية موثوق بها. وينبغي أن تُشارك الإيكاو جميع الجهات المعنية في عملية التطوير والتنفيذ هذه.

٣٩-٣ أما التنقيح ١ من ورقة العمل AN-CONF/14-WP/33 والتنقيح ١ من ورقة العمل AN-CONF/14-WP/64، المقدمتان من إيران (جمهورية - الإسلامية)، فقد تناولتا التحديات المتصلة بالعقوبات المفروضة على الملاحة الجوية، والتي تمنع

إيران (جمهورية إيران الإسلامية) من تطوير منظومة الملاحة الجوية لديها، بما يتماشى مع أحكام الإيكاو والخطة العالمية للملاحة الجوية. وأشارت اللجنة إلى أن موضوع العقوبات لا يقتصر على الملاحة الجوية وقد أثارت عدة دول، بما فيها إيران، في الدورات السابقة للجمعية العمومية للإيكاو. وأشارت اللجنة أيضاً إلى أن مسألتني تبعات العقوبات على الطيران المدني والتخطيط لتحسين خدمات الملاحة الجوية تتجاوزان اختصاص فريق (أفرقة) الخبراء في الإيكاو. وأوضحت اللجنة أن موضوع العقوبات لا يندرج في نطاق مهام المؤتمر، وذكرت بأن اللجنة الاقتصادية قد أقرت خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو بأن العقوبات مسألة معقدة وسياسية وحساسة، وقد تقرر أن تُعرض هذه المسائل على رئيس المجلس الذي بذل فيها مساعيهِ الحميدة في الماضي.

تنفيذ الخطّة العالمية للملاحة الجوية

٤٠-٣ أعربت اللجنة عن تأييدها لورقتي العمل AN-Conf/14-WP/84 و AN-Conf/14-WP/87، اللذين قدمتهما اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) نيابةً عن دولها الأعضاء الأربع والخمسين^{١٦}، والتي ناقشت مسألة التنفيذ المُفتت وغير الموحد للخطّة العالمية للملاحة الجوية. وشددت ورقة العمل AN-Conf/14-WP/84 على ضرورة التصدي للتحديات التي تعيق تنفيذ تحسينات كفاءة الملاحة الجوية للمساهمة بفعالية في تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل الذي وضعته الإيكاو والمتمثل في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، وهو مجال ذو أولوية يجب إضافته إلى الطبعة الثامنة من الخطّة العالمية للملاحة الجوية، على النحو المقترح في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/12. وللتصدي لهذه التحديات، شجعت اللجنة الدول على الاستفادة من مصادر التمويل المتاحة، وحثتها كذلك على اعتماد آليات فعالة من حيث التكلفة ومعقولة الثمن لمعالجة الثغرات في البنية الأساسية والقفزات الكبيرة. كما حثت اللجنة الإيكاو على إرساء السياسات والمبادئ التوجيهية اللازمة، وإتاحة تقاسم الموارد، وتيسير توحيد التطبيق والاعتراف المتبادل بالأطر التنظيمية.

٤١-٣ وحددت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/87 تحديات إضافية تعوق التنفيذ الناجح للاستراتيجيات المبينة في الخطّة العالمية للملاحة الجوية، من أجل التوصل إلى منظومة ملاحة جوية سلسة تسمح بالتشغيل البيئي على الصعيد العالمي. وأشارت اللجنة إلى أنه ينبغي للإيكاو أن تواصل دعم جميع الدول الأعضاء من خلال الآليات القائمة، بما في ذلك الخطط الإقليمية والبرامج المرتبطة بها من خلال توفير المزيد من التدريب الرامي إلى تطوير القدرات لتعزيز تنفيذ الخطّة العالمية. وكان هناك أيضاً تسليم بأن حلقات العمل، بالشراكة مع المنظمات الدولية، ستظل حجر الزاوية في عملية تثقيف واضعي السياسات بشأن أهمية تنفيذ الخطّة العالمية، وكذا الحال أيضاً بالنسبة لتعبئة الأموال من أجل استراتيجيات تنفيذ الخطّة العالمية في الوقت المناسب، مثل اللبّات الأساسية وتطوير البنى الأساسية والمساعدة المستمرة للدول لتطوير خططها الوطنية للملاحة الجوية بما يتوافق مع الخطط الإقليمية للملاحة الجوية.

^{١٦} الجزائر وأنغولا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وأنثيوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا ولسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

٤٢-٣ وأوجزت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/117، التي قدمها منتدى النقل الدولي، الحاجة إلى وضع إجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومواد توجيهية تتعلق بتدريب أخصائيي عمليات الحركة الجوية. وبينما سلمت اللجنة بأن التدريب جانب هام من جوانب تنفيذ تحسينات الملاحة الجوية، أعربت اللجنة عن مخاوفها من أنه قد يكون من السابق لأوانه وضع إجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومواد توجيهية لفئة جديدة واسعة من المهنيين تشمل العديد من الأدوار الفريدة والاحتياجات التدريبية. ومع ذلك، فقد أشارت اللجنة إلى أن بعض أدوار أخصائيي عمليات الحركة الجوية قد عولجت بالفعل في أحكام إجراءات خدمات الملاحة الجوية.

٤٣-٣ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات المقدمة من البرازيل (AN-CONF/14-WP/193)، والصين (AN-CONF/14-WP/179)، والمملكة العربية السعودية (AN-CONF/14-WP/194 و AN-CONF/14-WP/195)، وأوروغواي والدول التسعة عشرة الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{١٧} (AN-CONF/14-WP/155).

٤٥-٣ واتفقت اللجنة، نتيجةً للمناقشة، على التوصيات التالية:

التوصية ٣-١/٣ - تحديث المستوى الاستراتيجي العالمي في الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750)

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) الاتفاق من حيث المبدأ على إضافة تحديين وفرصتين، مع الاعتراف بالمجالات ذات الأولوية التي حددتها الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛ والنهج المتبع تجاه الوافدين الجدد والذكاء الاصطناعي ونهج الربط بين المستويين الاستراتيجي والفنية، في مشروع الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي ستقدم لإقرارها في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛

ب) الموافقة من حيث المبدأ على التحديث المقترح لطموحات الأداء وخارطة الطريق المفاهيمية؛

أن تقوم الإيكواو بما يلي:

ج) مراعاة الإسهامات المقدمة من المؤتمر والمساهمات الأخرى الناشئة عن الدول والمنظمات الدولية والجهات المعنية الأخرى من أجل الانتهاء من وضع الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية لإقرارها لاحقاً في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.

^{١٧} الأرجنتين، وأروبا، وبليز، وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

التوصية ٣-٢/٣ - تحديث المستوى الفني العالمي في الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية ومستوياتها الإقليمية والوطنية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) الموافقة من حيث المبدأ على تحديث مجال الأداء الرئيسي للبيئة، والربط الذي يوفره بين الخطة العالمية للملاحة الجوية ومبادرات الإيكاو الأخرى بشأن البيئة، مع ملاحظة العمل الجاري للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن مقاييس الرصد والإبلاغ بالنسبة للهدف الطموح الطويل الأجل لعام ٢٠٥٠، الذي يغطي جميع عمليات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على مستوى القطاع؛

(ب) الموافقة من حيث المبدأ على مجال التركيز على المرونة؛

(ج) القيام، بالتعاون مع المكاتب الإقليمية، باستخدام النظام الإلكتروني لإدارة خطط الملاحة الجوية الإقليمية، حال توافرها؛

(د) النظر في نموذج الخطة الوطنية للملاحة الجوية، حال توافره؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(هـ) تحديث تقييم الأداء في حزمة التحسينات في منظومة الطيران، في ضوء الأهداف الجديدة المتعلقة بمجال الأداء الرئيسي للبيئة ومجال التركيز على المرونة؛

(و) مواصلة تحديث حزمة التحسينات في منظومة الطيران لإضافة التحسينات والفرصتين الإضافيتين المقترحتين، مع الاعتراف بالمجالات ذات الأولوية التي حددتها الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية، في الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي ستقدم لإقرارها في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛

(ز) وضع خطة لبدء العمل بالنظام الإلكتروني لإدارة خطط الملاحة الجوية الإقليمية ونموذج الخطة الوطنية للملاحة الجوية؛

(ح) مراعاة الإسهامات المقدمة من المؤتمر ومواصلة العمل مع الدول والمنظمات الدولية والجهات المعنية الأخرى بشأن وضع الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية لإقرارها لاحقاً في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.

— انتهى —