



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

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

تقرير اللجنة عن البند رقم (٣) من جدول الأعمال

أقرت اللجنة التقرير المرفق طياً من أجل عرضه على الجلسة العامة.

السيد بادريك كيليه
رئيس اللجنة

ملاحظة - بعد إزالة ورقة الغلاف هذه، يجب إدراج هذه الورقة في المكان المناسب في مجلد التقرير^١

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

تحسين المجال الجوي

١-٣ استعرض المؤتمر 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. وأشار المؤتمر، في معرض تقديم دعمه الواسع النطاق للمقترح كعنصر يساهم في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل للإيكافو في مجال الطيران الدولي، إلى الدور الرئيسي الذي ستؤدي المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وتوطيد التعاون وضع خطط العمل الإقليمية لزيادة كفاءة تدفقات الحركة إلى أقصى حد، على النحو المبين في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/82، المقدمة من سلطنة عمان.

٢-٣ 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 وأعرب المؤتمر عن تأييده 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. ولدى النظر في كيفية إجراء هذه الدراسة، اتفق المؤتمر على أنه يجب على الإيكافو أن تأخذ في الاعتبار الأثر المالي وعبء العمل على المنظمة، وأن تتلافى الازدواج، وأن تطبق الدروس المستخلصة من برنامج الإيكافو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرنامج الإيكافو العالمي لتدقيق أمن الطيران.

٤-٣ كما شدد المؤتمر 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 إعداد نظم أكثر قوة لإدارة الحركة الجوية.

٥-٣ وشدد المؤتمر 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.

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. واتفق المؤتمر 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 أيضاً 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. وسلّم المؤتمر 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 واستعرض المؤتمر 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 استعرض المؤتمر 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 منطقة آسيا والمحيط الهادئ لتحديد سبل تحقيق مفهوم العمليات القائمة على المسار. كما استعرض المؤتمر 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 وأشار المؤتمر إلى فوائد العمليات القائمة على المسار في تحسين إمكانية التنبؤ بحركة الطائرات وكفاءة الطيران، وكذلك في زيادة استخدام السعة المتاحة في المجال الجوي والمطارات وإعطاء المرونة المشغلين. وأقر المؤتمر بأن هذه الفوائد ستسهم في تحقيق هدف الإيكاو العالمي الطموح الطويل الأجل المتمثل في خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠. وبينما سلم المؤتمر بأنه ستكون هناك درجات متفاوتة من الاستعداد لتنفيذ العمليات القائمة على المسار في مختلف الدول والأقاليم، فقد شدد على أهمية أن يسير ذلك التنفيذ على نحو جيد من حيث الإعداد والتنسيق لتحقيق المزيد من الفوائد الجوهرية والفورية. وبناء على ذلك، اتفق المؤتمر على ضرورة قيام الإيكاو بتوسيع برنامج عملها لتحسين عمليات التخطيط والتنسيق الزمني لإعداد وتنفيذ جميع العوامل التمكينية اللازمة للعمليات القائمة على المسار. كما سلّط الضوء على أنه في الوقت الذي تواصل فيه الإيكاو جهودها في تنسيق التنفيذ على المستويين الإقليمي والعالمي، ينبغي للدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تركز على تخطيط وتنفيذ عوامل التمكين الفنية 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 العوامل التمكينية المحددة للعمليات القائمة على المسار، قدم المؤتمر أيضاً دعماً واسعاً للإجراءات المقترحة المتعلقة بوضع الأحكام اللازمة للتنسيق الزمني الآلي للمسار الجوي الأرضي، فضلاً عن بحث التطور المحتمل لسياسة

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^٢ البانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

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 بالإرشادات الخاصة بمؤشرات الأداء الرئيسية للإيكاو الواردة في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/70، وافق المؤتمر على إحالتها إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة للنظر فيها لدى العمل على إعداد إرشادات العمليات القائمة على المسار وتحديث إطار أداء الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750). ورحب المؤتمر بمبادرات دراسة مقاييس الأداء المطبقة على العمليات القائمة على المسار وسلط الضوء على أهمية التعاون النشط بين الدول وأوساط قطاع الطيران ولا سيما على المستوى الإقليمي. وشجع المؤتمر الدول والجهات المعنية في أوساط القطاع على تقديم نتائج هذه الدراسات إلى الإيكاو من خلال مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة أو عملية تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية.

١٠-٣ وفيما يتعلق بالإلغاء التدريجي للأحكام المتعلقة بخطة الإيكاو للطيران المُسمّاة عادة خطة الطيران لعام ٢٠١٢ (FPL2012)، أشار المؤتمر إلى الانتهاء من هذه المناقشة 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 وزيادة وفورات الوقود عن طريق توفير المجال الجوي للمسارات الحرة (FRA). وورد فيه ورقة العمل هذه، التي أضافت إليها ورقة العمل AN-CONF/14-WP/38 التي قدّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة، أنه من الممكن تيسير توفير المجال الجوي للمسارات الحرة من خلال إعادة تشكيل المجال الجوي والتعاون مع الدول والإقليم المجاورة. واعترافاً بأن توسيع نطاق مبادرات المجال الجوي للمسارات الحرة عبر حدود المجال الجوي من شأنه أن يزيد من الكفاءة التشغيلية ويسهم في خفض استهلاك الوقود، اتفق المؤتمر 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"، وافق المؤتمر 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 في 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 تساعد الدول التي تنظر في فوائد هذه الترتيبات، وأن تقدم الإرشاد بشأن أفضل السبل لوضعها. وصفت 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

سلسلاً. وبينما اقترحت الورقة ضرورة وضع إطار عام يتضمن القواعد القياسية التكميلية والضمانات الأخرى، أشار المؤتمر إلى حالات التفويض الحالية الناجحة للمجال الجوي، باعتبارها مؤشراً على قيمة أحكام الإيكاو القائمة في جميع ملاحق الإيكاو.

عمليات النقل الفضائي

٣-١٤ استعرض المؤتمر 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 المتعددة القوميات) وشيلي وكوبا وكوستاريكا والمكسيك وهندوراس وشاركت في رعايتها مصر وليبيا والإمارات العربية المتحدة؛ و AN-CONF/14-WP/17، المقدمة من الولايات المتحدة ونيوزيلندا وشاركت في رعايتها اليابان وجمهورية كوريا؛ و AN-CONF/14-WP/110، المقدمة من شيلي وشاركت في رعايتها 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 بينت ورقات العمل هذه الحاجة إلى إعادة ترتيب أولويات برنامج العمل للفترة الثلاثية المقبلة لغرض 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 بشأن استيعاب العمليات الفضائية في المجال الجوي وأهمية فهم عودة حطام الفضاء والأجسام الفضائية الخارجة عن السيطرة إلى المجال الجوي. وأيد المؤتمر ورقات العمل هذه، مع التسليم بأن عمليات النقل الفضائي تختلف عن عمليات المجال الجوي العلوي. كما لاحظ أيضاً، على سبيل المثال، أن المركبات الفضائية لا تستوفي بالضرورة تعريف "الطائرة"، وبالتالي ينبغي تنظيم استيعاب هذه العمليات في المجال الجوي في مسارات عمل منفصلة داخل الإيكاو. وسلم المؤتمر بأن الزيادة الكبيرة في عمليات النقل الفضائي تبرر وجوب قيام الدول الأعضاء والإيكاو بمعالجة القضايا المعروفة المتعلقة بكفاءة المجال الجوي، بما في ذلك النظر في وضع الإرشادات المناسبة. وشملت هذه القضايا تنسيق إعلانات الطيران، والتواصل مع الجهات المعنية المرتبطة 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. وسلم المؤتمر بضرورة 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.

^٢ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا ولبنان ولوكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد

^٣ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

^٤ الأرجنتين وأروبا وبلز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

عمليات المجال الجوي العلوي

٣-١٥ ودعت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/131، المقدمة من المملكة العربية السعودية، ورقة العمل AN-CONF/14-WP/104، المقدمة من الولايات المتحدة، الإيكاو 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.

٣-١٦ وأيد المؤتمر هاتين الورقتين مذكراً بأنهما تتماشيان مع قرارات الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية وتوصيات المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، وتقدمان مزيداً من المعلومات بشأنها. وشدد المؤتمر على أهمية اتباع نهج كلي إزاء عمليات المجال الجوي العلوي، بما يشمل تحديد الرؤية العامة والمفهوم العالمي كأساس للعمل خطوة بخطوة لإعداد الأحكام اللازمة لتنظيم عمليات الفصل والتخطيط لحالات الطوارئ وتقييم المخاطر ومنهجيات الرصد بما يشمل نزول مركبات الفضاء الجوي العلوي الخارجة عن السيطرة.

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

نظام تقويم الإشارات بالنظم الأرضية و نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية

٣-١٨ استعرض المؤتمر ورقة العمل AN-Conf/14-WP/127 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية بدعم من ١٩ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^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، تساءل المؤتمر عن مدى الحاجة إلى تعديل الرموز، لكنه اتفق على إحالة هذا العمل إلى مجموعة (مجموعات) الخبراء المختصة للمزيد من الدراسة.

٣-١٩ واستعرض المؤتمر ورقة العمل AN-Conf/14-WP/128 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية بدعم من ١٩ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٦، والتي أبرزت أهمية نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية (SBAS) بوصفه أداة ملاحة تتسم بالدقة لعمليات الاقتراب الآلي. وأيد المؤتمر 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.

مشكلات أخرى في إدارة الحركة الجوية

٣-٢٠ استعرض المؤتمر 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) والأبراج عن بعد. وأحاط المؤتمر علماً بأنه يجري وضع الأحكام والمواد الإرشادية اللازمة في الإيكاو فيما يتعلق بهذه الخدمات، ووافق على إحالة الورقة إلى مجموعة (مجموعات) الخبراء المختصة. وطلب المؤتمر من مجموعة (مجموعات) الخبراء أن يدرجوا في دراستهم جوانب الأمن الإلكتروني وكذا تأثير خدمات الحركة الجوية الرقمية والأبراج عن بعد على السلامة الجوية والعمليات عبر الحدود وعمليات الطوارئ وتجهيز الطائرات وإدارة الوقود وتدريب مراقبي الحركة الجوية وإجازتهم. وفيما يتعلق بوضع القواعد القياسية لترخيص

^٦ الأرجنتين وأروبا وبليز وتشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

واعتماد مقدمي نظم خدمات الحركة الجوية الرقمية للمطارات، وافق المؤتمر 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.

٣-٢١ واستعرض المؤتمر التتقيح رقم ٢ لورقة العمل AN-CONF/14-WP/54 المتعلقة بإدارة مخاطر اصطدام الأحياء البرية، التي قدمتها أستراليا وأذربيجان والبرازيل وكمبوديا وفيجي والهند وإندونيسيا ونيوزيلاند وباكستان والفلبين وسنغافورة وتايلند والمملكة المتحدة والمجلس الدولي للمطارات ومؤسسة السلامة الجوية واتحاد النقل الجوي الدولي. واتفق المؤتمر على أن الفرص المتاحة للحد من مخاطر الاصطدام بالطيور وغيرها من الأحياء البرية عن طريق تطبيق منهجيات وتكنولوجيات جديدة ينبغي أن ينظر فيها خبراء من مجموعة واسعة ومناسبة من التخصصات من أجل وضع إرشادات منهجية تتضمن أفضل الممارسات بشأن أخطار الأحياء البرية وإدارة المخاطر والسلامة الجوية، حسب الاقتضاء. وعلى هذا الأساس، وافق المؤتمر على إحالة محتويات الورقة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

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

٣-٢٣ واستعرض المؤتمر ورقة العمل AN-Conf/14-WP/119 التي قدمتها اليابان وسنغافورة، والتي سلطت الضوء على تأثير عمليات إدارة الحركة الجوية على خفض الانبعاثات لتحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل. ودُكر المؤتمر بأن العمل جارٍ بالفعل في هذا المجال، لا سيما فيما يتعلق بمراجعة الإرشادات الخاصة بعمليات الصعود المستمر وعمليات الهبوط المستمر، ووافق على إحالة محتوى الورقة إلى مجموعة (مجموعات) الخبراء المختصة لمواصلة النظر فيها.

٣-٢٤ 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 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

^٧ 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).

^٨ الأرجنتين وأروبا وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^٩ الأرجنتين وأروبا وبليز وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

(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)؛ والولايات المتحدة (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 - البوليفارية) (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 (AN-IFALPA)؛ 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/81)؛ واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال (AN-Conf/14-WP/80).

٢٥-٣ وبناءً على المناقشة، أقر المؤتمر التوصيات التالية:

التوصية ٣-١ - 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) رصد وتوطيد 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.

^{١٠} الأرجنتين وأروبا وبليز والبرازيل وتشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وجمهورية الدومينيكان والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^{١١} الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإيسواتيني وإثيوبيا والجابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

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

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

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

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) أن تدعى، بالتعاون مع الأقاليم، بتنفيذ العوامل التمكينية للعمليات القائمة على المسار التي تعتبر ناضجة ومجدية؛

(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 وصون برنامج للإيكاو يتناول النطاق الكامل للعمليات القائمة على المسار؛

(د) وضع أحكام وإرشادات خاصة بالإيكاو بشأن التنسيق الزمني 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 الإيكاو بما يلي:

(ب) إعداد الأحكام والمواد الإرشادية لغرض التنفيذ المنسق للمجال الجوي للمسارات الحرة، بما في ذلك التنفيذ عبر حدود المجال الجوي والأقاليم.

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

أن تعد الإيكاو إطاراً عاماً لمساعدة الدول التي تنتظر في تفويض المسؤولية عن توفير خدمات الحركة الجوية.

التوصية ٣-١/٦- معالجة الاستيعاب الآمن لعمليات النقل الفضائي في منظومة المجال الجوي

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

- (أ) العمل مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية لتحديد وتجميع ونشر أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، فيما يتعلق بالملاحة الآمنة والفعالة للطائرات في عمليات النقل الفضائي؛
- (ب) إعداد المواد الإرشادية لمقدمي خدمات الملاحة الجوية بشأن استيعاب 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 محدّثة في الوقت الحقيقي عن حالة المجال الجوي، باستثناء بيانات القياس عن بعد لمركبات الإطلاق.

التوصية ٣-١/٧ - عمليات المجال الجوي العلوي

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

- (أ) إعداد رؤية شاملة ومفهوم عالمي لعمليات المجال الجوي العلوي، بما في ذلك الموافقة التنظيمية ومسؤوليات التنسيق والمسؤوليات القانونية، لإدراجها في برنامج عملها للفترة الثلاثية 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، بما يشمل نزول مركبات الفضاء الجوي العلوي الخارجة عن السيطرة.

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 استعرض المؤتمر ورقة العمل AN-CONF/14-WP/96، المقدمة من اليابان، والتي أبرزت الحاجة إلى منهجية محددة عالمياً لتحقيق المستوى الأمثل لاستخدام النظم القديمة. وإدراكاً للتحديات التي تواجهها الدول ولفوائد الابتكار في نظام الطيران، لا سيما في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع، اتفق المؤتمر على أنه ينبغي أن تنظر الإيكاو في إدراج تحسين استخدام النظم القديمة لدى وضع خريطة طريق لتكنولوجيا نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، مع الاستفادة من مفهوم الحد الأدنى لشبكة تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع بطريقة منسقة عالمياً. كما شدد المؤتمر على أهمية ضمان المواءمة مع الخطة العالمية للملاحة الجوية وكذلك مراعاة المتطلبات المحلية فيما يتعلق بقدرة نظام الملاحة الجوية على الصمود.

٢٧-٣ واستعرض المؤتمر ورقة العمل AN-CONF/14-WP/41، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، والتي سلّطت الضوء على فوائد النظم الحديثة لإدارة الحركة الجوية مقارنة بالنظم القديمة القائمة، ودعت إلى ضرورة التخلص التدريجي من النظم القديمة لتعزيز كفاءة الملاحة الجوية العالمية وسلامتها واستدامتها. وإذ أشار المؤتمر إلى أن أحكام الإيكاو المتعلقة بتعطيل الخدمات والتخطيط للطوارئ لا تزال سارية، شجّع الدول على اعتماد خطة تنفيذ تدريجية للانتقال إلى النظم الحديثة لإدارة الحركة الجوية. واتفق المؤتمر 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 الإيكاو في دعم التنفيذ.

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

٢٨-٣ استعرض المؤتمر 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. وسلّطت الورقة الضوء على التحديات الممكنة المرتبطة بطول أمد العمليات المختلطة لكل من أحكام الإيكاو الخاصة بخطة الطيران والمعروفة بنظام "FPL2012" وخدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية، واقترحت تحديد عام ٢٠٣٤ كمؤعد عالمي مستهدف لوقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢". كما اقترحت الورقة توجيه الجهود والموارد المناسبة من الدول والصناعة والإيكاو لتسريع التنفيذ المنسق لخدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية.

٢٩-٣ واستعرض المؤتمر عدة ورقات أيدت أيضا 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.

٣٠-٣ وأشار المؤتمر 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 الصين وإندونيسيا واليابان ونيوزيلندا وجمهورية كوريا وسنغافورة وتايلاند والولايات المتحدة

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

^{١٣} بنين وبوركينا فاسو والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار والجابون وغينيا الاستوائية وغينيا. بيساو ومدغشقر ومالي وموريتانيا والنيجر ورواندا والسنغال وتوغو.

^{١٤} النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^{١٥} ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا، والمملكة 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 إطالة أمد العمليات المختلطة.

٣١-٣ وأكد المؤتمر من جديد على الفوائد الكبيرة التي سيحققها التنفيذ العالمي لخدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية، وأعرب عن تأييده الواسع لضرورة تقليص مدة العمليات المختلطة إلى أدنى حد ممكن. وأقر المؤتمر بأن إطالة أمد العمليات المختلطة للنظامين معاً ستطلب موارد إضافية لحل تعقيدات نظامي معالجة خطط الطيران على حد سواء، مما يقلل من معدل التحول إلى خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية ويلغي الفوائد المتوقعة منها. ونتيجة لذلك، اتفق المؤتمر على ضرورة تحديد تاريخ مستهدف عالمي لإنهاء العمليات المختلطة. واتفق كذلك على أن تتركز جهود الإيكافو على وضع الأحكام والإرشادات اللازمة للمتكمين من وقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" على النطاق العالمي.

٣٢-٣ وشدد المؤتمر 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 شدد المؤتمر على الحاجة إلى التعاون بين الدول لتبادل الخبرات والموارد، وتوفير ما يلزم من إرشادات ودعم من الإيكافو. وأقر المؤتمر 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.

٣٣-٣ وفيما يتعلق بالتاريخ المستهدف عالمياً لوقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢"، أعرب المؤتمر عن تأييده القوي لعام ٢٠٣٤، مع التسليم بالوقت الذي ستحتاجه الدول والصناعة للتحضير للتنفيذ والوقت الذي ستستغرقه الإيكافو لتعديل الأحكام والإرشادات في هذا الشأن. وبالإشارة إلى مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، تم الاتفاق على أنه ينبغي للإيكافو 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 بوقف العمل بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢".

٣٤-٣ وأُحيط علماً بورقتي العمل اللتين قدمتهما هولندا (AN-Conf/14-WP/158 و AN-Conf/14-WP/159).

٣٥-٣ وفي ضوء المناقشات، وافق المؤتمر على التوصية التالية:

التوصية ٣-١/٢ - 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 الحد الأدنى من شبكة التشغيل، ضماناً لتوفير خدمات ملاحة جوية تتسم بالمرونة؛

أن تقوم الإيكافو بما يلي:

(ب) وضع إطار عام عالمي لإرشاد 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 الحد الأدنى من شبكة التشغيل للاتصالات والملاحة والاستطلاع بطريقة منسقة عالمياً؛

(د) إعداد منصة لتبادل المعرفة تتيح للدول الأعضاء تبادل الخبرات والتحديات وأفضل الممارسات المتعلقة بالانتقال من النظم القديمة إلى التكنولوجيات الحديثة لإدارة الحركة الجوية.

(هـ) توفير الدعم للأنشطة التنفيذية لغرض الانتقال من النظم القديمة إلى التكنولوجيات الحديثة لإدارة 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 والمعلومات اللازمة لتنفيذ خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية؛

(د) من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، النظر في تشكيل مجموعات تركيز إقليمية لتنسيق أعمال تخطيط وتنفيذ خدمات معلومات الطيران وانسياب الحركة في إطار بيئة تعاونية، وتوفير الدعم اللازم طوال الفترة الانتقالية؛

(هـ) دعم أعمال 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، على أساس وقف العمل عالمياً بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" بحلول عام ٢٠٣٤؛

أن تقوم الإيكاف بما يلي:

(و) تعديل أحكام الإيكاف في هذا الشأن وتعديل المواد الإرشادية كي يتسنى وقف العمل عالمياً بنظام "خطة الطيران ٢٠١٢" بحلول عام ٢٠٣٤، وبرسائل خدمات الحركة الجوية المرتبط بهذا النظام؛

(ز) من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، تقديم الإرشاد 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 انتقالية إليها؛
- (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

٣٦-٣ 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. ووافق المؤتمر، 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 والفني، فضلاً عن تحديث الطموحات المتوخاة على مستوى الأداء وتحديث خارطة الطريق الفنية.

٣٧-٣ وفيما يتعلق بالتحديثات المقترحة على المستوى الفني العالمي، وافق المؤتمر أيضاً، من حيث المبدأ، على تحديث مجال الأداء الرئيسي المتعلق بالبيئة ومجال التركيز على المرونة في إطار أداء الخطة العالمية للملاحة الجوية. واتفق المؤتمر أيضاً على أن الطريقة التي يُشار بها إلى بعض التدابير البيئية في أهداف الأداء ينبغي أن يستعرضها فريق (أفرقة) الخبراء المختصين. وأحاط المؤتمر علماً بأن أحدث التكنولوجيات على مستوى الصناعة قد تم استيعابها في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران. وأقر المؤتمر 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، اتفق المؤتمر على أن تقوم الإيكاو بما يلي: تبسيط إطار الأداء مع مراعاة الاحتياجات الإقليمية؛ وتحديث الصلة بين حزم التحسينات في منظومة الطيران وإطار الأداء، بما في ذلك مجالي البيئة والمرونة؛ وضع مواد إرشادية واعتماد حالات استخدام معتمدة لدعم نشر المفاهيم الجديدة وتنفيذها. ولتسهيل هذه المهمة، حث المؤتمر جميع الدول الأعضاء التي لديها خبرة في المفاهيم الجديدة على تبادل خبراتها مع الدول الأخرى من خلال الإيكاو.

٣٨-٣ ولتحسين فهم هيكل الخطة العالمية وسياقها وإمكانية تتبع التغييرات بين مختلف طبعتها، وافق المؤتمر على الحاجة إلى وضع استراتيجيات اتصال فعالة.

٣-٣٩ وأحاط المؤتمر علماً بالشواغل المعرب عنها في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/152 فيما يتعلق بإعداد النظام الإلكتروني لإدارة خطط الملاحة الجوية الإقليمية، من حيث حسن التوقيت، وشفافية التنقيح، وتتبع عملية التنقيح على مر السنوات. واتفق المؤتمر على ضرورة مراعاة الوضع 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 الإعداد والتنفيذ هذه.

٣-٤٠ 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. وأشار المؤتمر إلى أن موضوع العقوبات لا يقتصر على الملاحة الجوية وقد أثارته عدة دول، بما فيها إيران، في الدورات السابقة للجمعية العمومية للإيكاو. وأشار المؤتمر أيضاً إلى أن مسألتين تتعلقان بالعقوبات على الطيران المدني والتخطيط لتحسين خدمات الملاحة الجوية تتجاوزان اختصاص فريق (أفرقة) الخبراء في الإيكاو. وأوضح المؤتمر 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 الخطة العالمية للملاحة الجوية

٣-٤١ أعرب المؤتمر 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 للخطة 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 الطويل 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 الخطة العالمية للملاحة الجوية، على النحو المقترح في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/12. وللتصدي لهذه التحديات، شجع المؤتمر الدول على الاستفادة من مصادر التمويل المتاحة، وحثها كذلك على اعتماد آليات فعالة من حيث التكلفة ومعقولة الثمن لمعالجة الثغرات في البنية الأساسية والقفزات الكبيرة. كما حث المؤتمر الإيكاو على إرساء السياسات والمبادئ الإرشادية اللازمة، وإتاحة تقاسم الموارد، وتيسير توحيد التطبيق والاعتراف المتبادل بالأطر التنظيمية.

٣-٤٢ وحددت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/87 تحديات إضافية تعوق التنفيذ الناجح للاستراتيجيات المبينة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، من أجل التوصل إلى منظومة ملاحة جوية سلسة تسمح بالتشغيل البيئي على الصعيد العالمي. وأشار المؤتمر 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 الخطة العالمية. وكان

^{١٦} الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإيسواتيني وإثيوبيا والجابون وغامبيا وغانا وغينيا وبوركينا فاسو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

هناك أيضاً تسليم بأن حلقات العمل، بالشراكة مع المنظمات الدولية، ستظل حجر الزاوية في عملية تثقيف واضعي السياسات بشأن أهمية تنفيذ الخطة العالمية، وكذا الحال أيضاً بالنسبة لتعبئة الأموال من أجل استراتيجيات تنفيذ الخطة العالمية في الوقت المناسب، مثل البنات الأساسية وتطوير البنى الأساسية والمساعدة المستمرة للدول لإعداد خططها الوطنية للملاحة الجوية بما يتوافق مع الخطط الإقليمية للملاحة الجوية.

٤٣-٣ وأوجزت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/117، التي قدمها منتدى النقل الدولي، الحاجة إلى وضع إجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومواد إرشادية تتعلق بتدريب أخصائيي عمليات الحركة الجوية. وبينما سلم المؤتمر بأن التدريب جانب هام من جوانب تنفيذ تحسينات الملاحة الجوية، أعرب المؤتمر عن مخاوفها من أنه قد يكون من السابق لأوانه وضع إجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومواد إرشادية لفئة جديدة واسعة من المهنيين تشمل العديد من الأدوار الفريدة والاحتياجات التدريبية. ومع ذلك، فقد أشار المؤتمر إلى أن بعض أدوار أخصائيي عمليات الحركة الجوية قد عولجت بالفعل في أحكام إجراءات خدمات الملاحة الجوية.

٤٤-٣ وأحاط المؤتمر 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 واتفق المؤتمر، نتيجة 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 والأربعون للجمعية العمومية؛ والنهج المتبع تجاه الوافدين الجدد والذكاء الاصطناعي ونهج الربط بين المستويين الاستراتيجي والفني، 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 الفنية؛

أن تقوم الإيكو 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 وتشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي، وبيرو، والجمهورية الدومينيكية، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

(د) وضع استراتيجيات اتصال فعالة للتواصل مع الدول الأعضاء بهدف تعزيز إمكانية الوصول إلى التتقيقات التي يجري إدخالها على مجمل هيكل الخطة وسياقها العام، وتحسين سُبل التعريف بهذه التتقيقات وفهم تسلسلها، من المستوى الاستراتيجي إلى المستوى الفني، والنظر في إعداد وثيقة متكاملة في إطار هذا النهج، عند العمل على تحديث الخطة في المستقبل.

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، وهو ما ستعرضه مجموعات الخبراء المختصة، 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 الإيكاف بما يلي:

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

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

(ز) وضع وتعميم خطة لبدء العمل بالنظام الإلكتروني لإدارة خطط الملاحة الجوية الإقليمية، بما في ذلك إجراءات مراجعة وأساليب عرض تتسم بالوضوح، وذلك بالتنسيق مع جميع الجهات المعنية، وإتاحة نموذج 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 —